Caja 89
(2)

INFORMES FINALES

BASES AEREAS DE LA F.A.S.

39

CAJA 89
MLU
2

Informe final

Área Grande




INDUSTRIA ARGENTINA
7 794765 000605
CARP VELOZ 240 GRS. CELESTE



3

INFORME FINAL DEL JEFE SECTOR DEFENSA AEREA GRANDE

I - INTRODUCCION

1. Este informe se confecciona según:

1°) La guía proporcionada por el Cdo. FAS.

2°) El criterio de adjuntar a la memoria final de las operaciones:

a) Los testimonios disponibles.

b) Las opiniones de los responsables directos de las actividades desarrolladas.

c) La síntesis de la Jefatura del Sector.

2. Por lo tanto y a los fines de facilitar su lectura, se estructura como sigue:

1°) Opinión del J.S.D.A.GRA.

2°) Testimonios y opiniones particularizadas

II - SINTESIS DEL J.S.D.A.GRA

II.1 ORGANIZACION APLICADA

3. Al desempeñarse los medios de FA como componente alojado en una Base Aeronaval, el SDAGRA no se organizó ni comportó como una clásica BAM de FA.

4. Ajustado a su misión, el JSDA asumió el control operacional de todos los medios de la FA destinados en el área: Escdr. M-V; A.Aa.; Ra.; CIC; Com.; CORAER y LADE.

5. Asimismo se constituyó en autoridad de coordinación en lo referente a: A.Aa.; Defensa Civil y RCA. Esto originó continuas fricciones con ARA, que se trataron de superar con mutuas concesiones.

6. A los fines de la conducción del SDA con el personal disponible se extructuró una Plana Mayor.

1°) A-1 y A-2 un Oficial Subalterno no especialista.

2°) A-3 Oficial Jefe de Turno del CIC.

3°) A-4 Oficial Subalterno sin experiencia (llegó el 9 de mayo; hasta entonces se desempeñó SIF el Jefe Escuadrón M-V).

4°) A-5 Jefe del Ra.

7. Según los resultados obtenidos, se aprecia que la orgánica adoptada se adaptó a la misión y a las circunstancias. No obstante, resultaría adecuado prever para el futuro la asignación de oficiales con experiencia para desempeñarse como A-1, A-2, A-4 y A-5.

II.2 INFRAESTRUCTURA (Total Placas FA 6.813 M2 COSTO TECHINT 245 MILLONES)

8. ✓ Pistas: la disponible (2000 m) se extendió 136 m. con placas. Esto mejoró la operación del M-V, pero de pensarse en operaciones de rutina del mismo sistema de armas, debiera llevársela a 2400 m. e instalarse barrera de mallas. (Total placas RWY 5440 M2)

9. ✓ Dispersión: resultó difícil para situaciones de máxima, en que la Base Aeronaval alojó hasta 35 aviones. ARA finalizó obras después de las operaciones y tiene en proceso de ejecución otras. FA amplió con placas plataformas y rodajes (Total Sup.Placas

1º) Dentro de la Unidad resulta poco factible mejorar las actuales facilidades de dispersión.

2º) Fuera de la Unidad resulta poco aceptable por el compromiso de seguridad (mucha población de origen chileno y necesidad de movimientos nocturnos, por accesos expuestos a incidentes o accidentes)

10. / Refugios: para

1º) Aviones: insuficientes (hipótesis operación de 15/20 aviones de combate).

2º) Personal: capacidad máxima 400 personas (hubo hasta 950).

✓11. Conexión con rutas: un solo acceso angosto asfaltado. (Se dañó un M-V en la maniobra de dispersión, lo que demandó 12 hs. de trabajo para ponerlo en servicio).

12. ✓ Plataformas: insuficientes para operación simultánea de aviones de combate y aviones de transporte en apoyo logístico que demandan largo tiempo de carga y/o descarga.

13. Zonas de armado o desarmado: S/N

14. Polvorines de campaña: ARA utiliza contenedores marítimos. FA construyó con placas un polvorín de circunstancia y ARA no construyó los mamelones de protección. Se aprecia interesante que FA prevea el uso de contenedores. (Total Placas 182 M2)

15. Pistas de EGA: ARA adelantó la adaptación de dos tramos de ruta (2500 m x 13,80 m con plataformas de 50 x 50 m) zona Cabo Domingo/Violetas y Punta María/Viamonte.

II.3 SERVICIOS (Costo persona/día $ 135.000, incluye viáticos,alojamiento, racionamiento, combustible no aeronáutico y eventuales)

16. Alojamiento: provisto por ARA (deficiente para Cabos y Soldados). Se mejoró con refuerzos de ración contratados por el Sector.

18. Transporte: se proporcionó con:

1°) Ranchera Falcon de CCRAER que fue reparada en lo indispensable y equipada para que cubriera los requisitos mínimos de seguridad. (CIC y SDA).

2°) Camioneta Ford de LADE. Se cubrieron los gastos equivalentes de taxi a la gerencia correspondiente (Escdr. M-V, apoyo TEC).

3°) Camioneta Wolgswagen, contratada (Tripulaciones).

4°) Camión volcador, facilitado por Defensa Civil: para uso del personal A.Aa. de FA (emplazamiento, rancho, relevos, etc.).

5°) Camioneta gasolera, complemento necesidades A.Aa. de FA, también facilitada por Defensa Civil (ambos vehículos fueron devueltos en perfecto estado de uso a sus dueños).

6°) Unimog: provisión del Ra.

7°) Camioneta Ford, facilitada por YPF, para complemento necesidades Ra.

19. El estricto control en el uso de los vehículos permitió satisfacer, razonablemente, las necesidades imprescindibles de movilidad.

20. Contra Incendio: provisto por ARA, con limitaciones. FA proveyó un equipo de intervención rápida (DODGE), cuando se detectó las falencias del equipamiento del AD. Se aprecia deficiente la supervisión que debe efectuar FA a través del órgano competente (CCRAER).

21. Sanidad: se contó con el asesoramiento del médico del Escdr. M-V, de excepcional desempeño. Las prestaciones de ARA fueron satisfactorias.

22. Abastecimiento: es destacable el óptimo funcionamiento de la Logística en operaciones. Sería deseable un parecido funcionamiento en tiempo de paz.

II.4 SEGURIDAD Y DEFENSA

23. A cargo de ARA. Funcionan distinto que FA y reaccionan con "velocidad de buque". Se aprecia que no se ajusta a las necesidades de FA ni al concepto de seguridad de los medios aéreos que debe privar en época de guerra.

II.5 ARTILLERIA ANTIAEREA

24. Se debe acotar que:

1°) La Base Aeronaval cuenta con 15 piezas orgánicas (BOFORS 40), pero deficiente instrucción de operadores.

a) El 2 de mayo el Jefe Base Aeronaval distribuyó el Plan de Defensa Antiterrestre y Antiaérea.

b) El 22 de mayo el Alm. ZARATIEGUI (CANEA) presidió una reunión conjunta para expresar "SU PLAN" de Defensa antiterrestre y antiaérea.

c) A partir de ese momento funcionó el Centro Coordinador de Fuego de A.Aa. y ARA re-localizó sus piezas y las comenzó a operar con artilleros especialistas de IM.

2°) El 26 de abril arribó la AAa de FA (9 piezas de 20 mm con radar ELTA).

a) Excelente desempeño y predisposición para el trabajo (estuvo operativa el 29 de abril).

b) Excelente conducción del subcomponente por parte del Jefe de Batería.

c) Se relevó un hombre por inconducta.

3°) El 13 de mayo arribaron 4 piezas de 30 mm de AAa de Ejército.

4°) Síntesis:

a) ARA pretendió a través del CANLA, controlar el fuego de la AAa.

b) Hasta el arribo de la AAa de FA, prometieron mucho pero no hicieron nada, en materia de Defensa Antiaérea.

c) La dotación del Ejército se integró totalmente con FA.

d) Excelente desempeño profesional del 1er.Ten. COBBINI.

II.6 VYCA

25. El radar cumplió eficazmente su tarea (88%)

1°) Funcionó prácticamente H-24 sin problemas significativos.

2°) Se relevó a uno de sus hombres por inconducta.

3°) Operacionalmente:

a) En general, excelente.

b) Aspectos a mejorar: se aprecia que los operadores de radar debieran estar habilitados, previamente, como operadores de tránsito aéreo en el CIPECA. Si bien conocen lo operativo (ICV) de FA, tienen pobre preparación en lo que hace a disposiciones de Tránsito Aéreo.

c) Se transmitió experiencia a personal ARA, operadores del Ra Control de Area. Estos la asimilaron con facilidad, porque son todos previamente habilitados por el órgano competente de FA (CIPECA).

d) Se instruyó a personal de ARA en aproximaciones tipo DECCA, habiéndose confeccionado un corte vertical para apoyo Ra a aproximaciones ILS/VOR.

4°) Sobresaliente conducción por parte del My. VALDEVENITEZ.

II.7 COMUNICACIONES

26. El SDA no dispuso de un especialista en la materia. Es la mayor deficiencia apuntada en orden al apoyo operativo. Se su-

plió con imaginación e iniciativa, para una FA profesional como la nuestra no puede funcionar sin COM rápidas, seguras y eficaces.

1°) El A-5 (Cdo.FAS) manejó el tema a distancia (a requerimiento SDA vino Vcom. ZABALA el 26 de abril a regularizar la situación).

2°) El equipo GRINNEL no fue convenientemente explotado.

3°) El equipo MAPA se instaló muy avanzadas las operaciones.

4°) ARA dispone del equipo SUNCHO, muy compacto, que ocupando apenas 1/3 en peso y volumen, hace, simultánea y alternativamente, lo mismo que el GRINNEL y el MAPA. Convendría estudiarlo, evaluar y estandarizar.

27. Desde el punto de vista operativo y, en lo que hace al mejor uso de las comunicaciones, se sugiere que en el futuro se coloque en el Comando un turno responsable de atender todas las comunicaciones hacia o desde las unidades subordinadas. En efecto:

1°) Se recargaron las COM, con retransmisiones del mismo mensaje hasta cinco corresponsales que se decían "interlocutores válidos" y con aparente falta de comunicación entre sí dentro del mismo comando.

2°) En operaciones, no se distinguió lo operativo de lo administrativo, congestionándose en forma peligrosa o inoportuna la única vía de comunicación disponible.

II.8 BUSQUEDA Y SALVAMENTO

28. ARA ejerció esta responsabilidad con medios de Prefectura en el SDA, con eficiencia y profesionalismo. No contamos con asignación de medios de FA. El 20 de abril nos visitó el My. BAROZA con buenas intenciones de parte de FA, pero sin posibilidad material de crear situaciones de hecho, que avalen nuestro derecho.

29. El 07 de Junio arribó el Com.(R) VAZQUEZ con imprecisas instrucciones respecto a la movilización de los HH de la Compañía TOTAL, supuestamente para afectarlos a BYS. El CANEA ya los había movilizado con anterioridad.

II.9 ARMAMENTO Y EQUIPOS DE APOYO

30. Armamento: se lo dispuso en cantidad y oportunidad. No abro juicio respecto a calidad, porque merece un estudio a otro nivel.

31. Cabe destacar el excepcional desempeño del S.A. MIRANDA (SEXTIERI) que, a riesgo de su vida y voluntariamente, desarmó:

1°) La bomba del FORMOSA el 03 de mayo.

2°) Las bombas del A-4Q accidentado en GRA el 23 de mayo.

3°) La espoleta activada accidentalmente mientras se configuraba un M-V el 13 de junio.

32. Equipos de Apoyo: se los contó oportuna y adecuadamente. Las características climáticas atentaron contra su eficacia.

II.10 OPERACIONES

33. Las operaciones fueron coordinadas, ajustadas y supervisadas por el CIC. El elevado juicio profesional de los tres Oficiales Jefes que compartieron la responsabilidad de "JEFE DE TURNO", (My. LUPIAÑEZ, OTERO y MOUESCA) hizo innecesario requerir un A-3 que funcionara separado del CIC.

34. Si bien el arbitrio no parece muy ortodoxo, favoreció la unidad de mando y contribuyó significativamente tanto a la ejecución de operaciones eficaces cuanto a su adecuada supervisión. (Promedio operaciones controladas: 43 por día durante 71 días)

35. El detalle figura en el anexo correspondiente, Sintéticamente, se puede precisar que, desde GRA:

1º) FA realizó:

a) Con M-V: 68 salidas de combate.

- Daños al ENO: FF tipo 21/22/42, F 12 (PLYMOUTH) y Buque desembarco.

- Pérdidas propias: C-409 (LUNA) - C-428 (BERNHARDT) - C-433 (ARDILES) - C-436 (BEAN) - C-437 (VOLPONI).

b) Con A-4C: 4 salidas de combate.

- Daños al ENO: PAL INVINCIBLE.

- Pérdidas propias: 2 A-4C (VAZQUEZ y CASTILLO).

c) Con MK-62: 3 salidas (GEORGIAS).

d) Con LEAR-JET: 67 salidas.

- 9 de guiado.
- 6 de transporte.
- 27 de diversión.
- 25 de exploración y reconocimiento.

2º) ARA realizó:

a) Con SE: 8 salidas de combate.

b) Con A-4Q: 12 salidas (3 A-4Q derribados y uno accidentado en pista.

c) Con F-28 59 vuelos a MLV (45 antes del 01/May y 14 después

II.11 PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS PARA AON Y AOT

36. Para AON se realizaron:

1°) Antes de las operaciones:

a) Bricfing de especialistas (ARA) barqueros.

b) Bricfing de especialistas (ARA) Aviadores Navales.

2°) Durante las operaciones:

a) Los procedimientos especificados en Anexo .

b) Bricfing con Aviadores Navales.

c) Análisis de las filmaciones.

d) Intercambio de opiniones con personal de operaciones de otros Escuadrones de Combate.

37. Para ACT se realizó un Bricfing completo con especialistas de Infantería de Marina y se aplicaron las tácticas de FA adaptadas a las circunstancias.

II.12 PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS CONTRA AAA

38. Los conocidos.

II.13 PROCESO PARA LA SALIDA DE UNA MISION

39. Según Anexo . En síntesis

1°) Noche anterior:

a) Enlace JSDA con A-3 FAS para actualizar:

- Operaciones del día.

- Intención operativa para el día siguiente.

b) Información a los pilotos.

2°) A primera hora, bricfing sobre MET e ICIA Táctica.

a) MET, diariamente un oficial responsable.

b) ICIA actualizada: JSDA/A-3 de Turno o J.Escdr.

3°) Enlace JSDA/Turno CIC con A-3 FAS para adelanto concepto de la operación. Posibles limitaciones de cumplimiento.

4°) Análisis Escdr.Aér. operaciones posibles.

5°) Turno CIC recibe OF y transmite al Escdr.Aér.

6°) Cumplimiento en término.

II.14 INTELIGENCIA AEREA

40. Ha sido uno de los aspectos más deficientes durante las operaciones.

1°) Falta de especialistas.

2°) Falta de fotografía aérea posterior a las misiones.

3º) Pobre evaluación de daños.

4º) Partes de Icia. con detalles de información, pero sin la evaluación y análisis correspondiente.

II.15 CARTOGRAFIA

41. Satisfactoria.

II.16 EQUIPAMIENTO Y VESTUARIO DEL PERSONAL

42. Caben las siguientes observaciones:

1º) Diversidad de vestuario en el personal de las distintas sub-agrupaciones (Falta uniformidad).

a) Vuelo.

b) Combate (en distintas versiones).

c) Técnico.

d) Soldados de mantenimiento.

e) Civiles de mantenimiento.

2º) En general, la provisión original inadecuada para la zona.

3º) Sugerencia para el futuro:

a) Vuelo.

b) Combate (con armamento o sin él).

- Zona fría.
- Normal.

c) Evaluar:

- Gabán de Ejército.
- Buzo enterizo acolchado de IM.

4º) Trajes antiexposición: adoptar un modelo y proveerlo, por talle, a cada tripulante.

II.17 PERSONAL

43. El destinado al SDA se desempeñó en forma altamente satisfactoria tanto en la faz operativa, cuanto en la de apoyo operativo y logístico.

44. Particularmente no he tenido problemas en conducir hombres de distintas unidades de la FA, pero estimo necesario que el Jefe sea de la unidad que participa con el sistema de armas más significativo. (Máximo efectivo: FE 195, FA 40 LADE Y CORAER 23)

II.18 TERMINAL DE CARGA

45. No se dispuso de personal especialista. Se implementó con

hombres del Cpo.Tec.VI, CPF. Tampoco se desplegó material adecuado para el manipuleo de cargas.

46. En el futuro el elemento Terminal Aérea debiera instalarse inmediatamente después del elemento COM y replegarse al final.

III - REFLEXIONES FINALES

47. Las presentes reflexiones fueron oportunamentes expuestas al CFAS y CAD.

48. Para participar con mejores posibilidades de éxito en la próxima batalla sugeriría:

1°) ANTES de las operaciones que haya:

a) Más participación del nivel "ejecutor" en el nivel "planificador".

b) Mas coordinación interna de FA (exceso de celo administrativo).

c) Debidas coordinaciones o acuerdos conjuntos.

d) Convencimiento que los medios de apoyo operativo (especialmente COM/TERMINAL AEREA/ICIA/VYCA) deben preceder en el despliegue al sistema de armas.

2°) DURANTE las operaciones

a) El mínimo indispensable de interlocutores válidos.

b) El máximo de Icia táctica disponible para poder operar con razonable eficacia.

c) Acción Sicológica adecuada al objetivo de guerra y no simple propaganda que confunde, resquebraja la disciplina y termina por atentar contra la fe del combatiente.

3°) DESPUES de las operaciones y a la luz de los resultados de esta batalla:

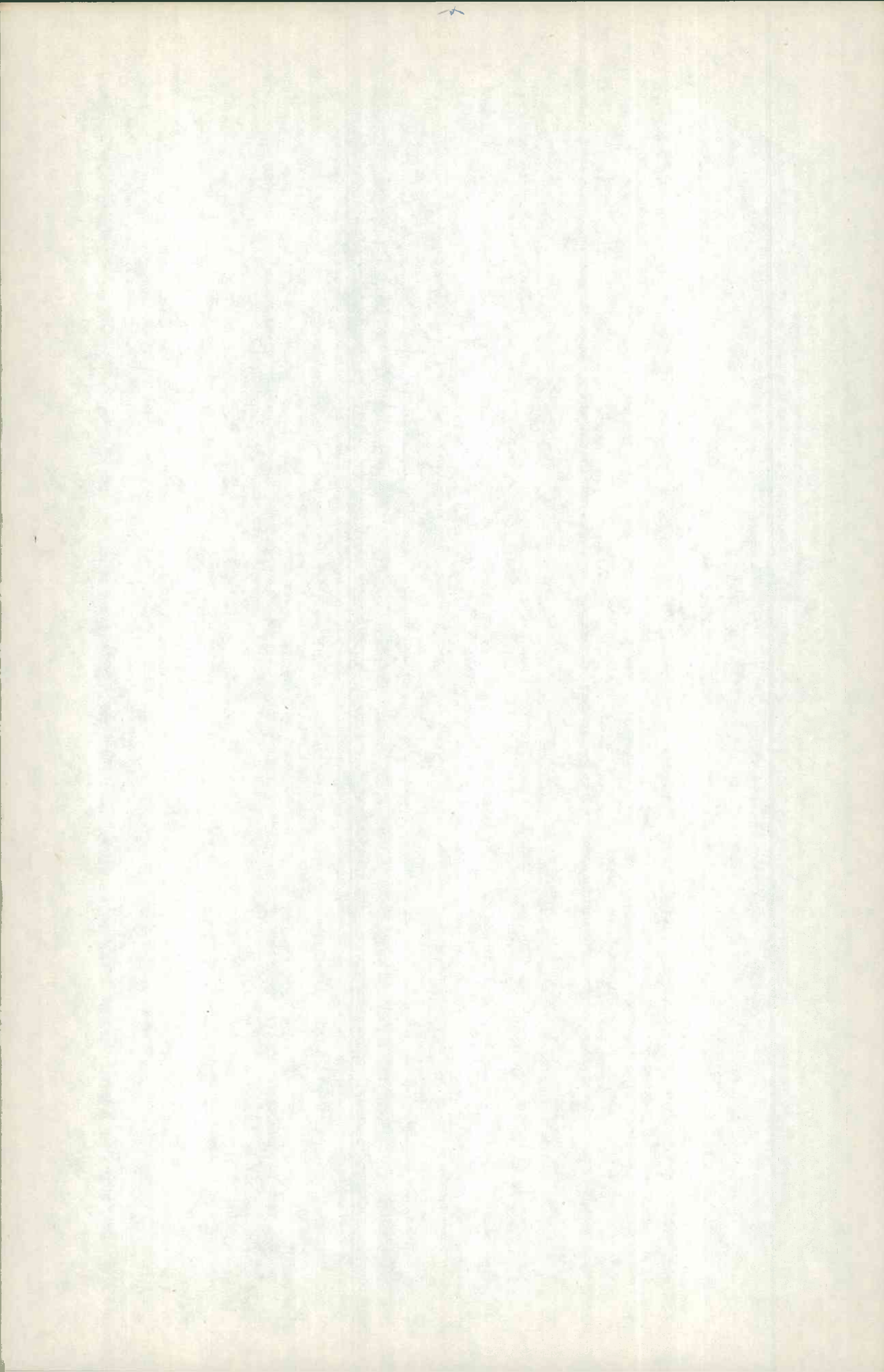
a) Claridad en Fuerza Aérea, para que la única Fuerza que supo dar testimonio en la guerra, la termine limpia y honorablemente.

b) Sinceridad interfuerzas, para planear un dimensionamiento adecuado del Poder Militar.

c) Honestidad política, para reencauzar la Nación por la senda Republicana.

Comodoro CARLOS E. CORINO
Jefe Sect. Del. Aéreo «Grande»

INDICE DE ANEXOS



INFRAESTRUCTURA

PISTA

Deficiencias.

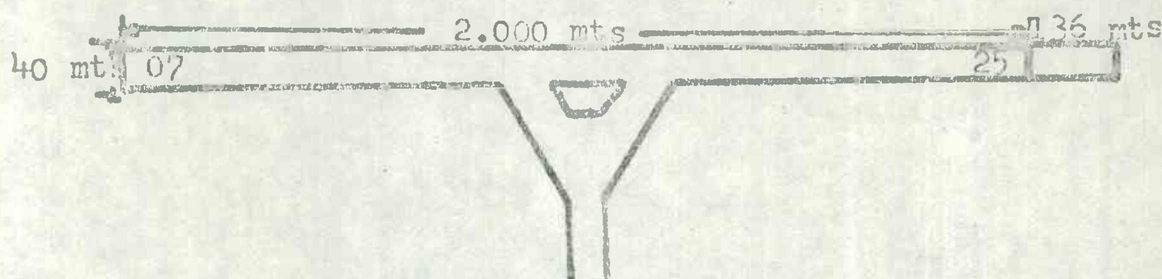
1. Se dispone de una sola pista de hormigón de 2000 x 40 metros. Esta fue prolongada en cabecera 25 con chapas de aluminio en un tramo de 150 x 40 metros, sin quedar zona de frenado.

2. No se dispone de barrera de contención y zona de frenaje.

3. Dispone de dos accesos en forma de Y, ubicados próximos a la mitad de la pista y las banquinas de la pista no son compactadas.

Propuestas.

4. Para la operación de aviones MV se necesitan 2.500 x 50 metros incluída zona de frenado y barrera de contención. Es conveniente tener calle de rodaje a cabecera 25 dado que por viento es la más utilizada.



DISPERSION DE AVIONES

En la Unidad.

1. La dispersión se realizó con muchas limitaciones debido a los escasos lugares adecuados y a la gran cantidad de aviones (MV, Super Etendart, A-4Q, Macchi, B-200, Leart, Neptune, F-28, etc). Es necesario contar con más plataformas con accesos a la pista para permitir una mayor dispersión.

Fuera de la Unidad.

2. La dispersión se puede hacer solo por una ruta de acceso asfaltada de 6 metros de ancho sin banquina compactada. Este tipo de dispersión se utilizó pocas veces y no para la totalidad de aviones por las siguientes razones:

1º) Mucha distancia a recorrer sobre la ruta para despejarla en lugares adecuadas.

2º) Se cuenta solo con dos tractores lo cual aumenta considerablemente el tiempo de trabajo.

3º) Muchas horas antes de necesitar los aviones preparados para operar hay que comenzar el traslado de los mismos hacia la unidad, lo que necesita una gran coordinación por cuanto la única ruta se encuentra ocupada por otros aviones.

4º) Debido al peso de los aviones con maxima carga de combustible y armamento, el traslado origina inconvenientes por excesivas roturas de pernos de traslado y por cortes profundos en las cubiertas debido a que es una zona de muchas piedras, además de la dificultad de giros de 180º por poco espacio.

5º) Normalmente se debe realizar mantenimiento durante la noche en los aviones (novedades, cambios de configuración, etc).

REFUGIOS

Para Personal.

1. En la zona de alojamiento, ubicada a 400 metros de la plataforma de aviones, solo se cuenta con una zanja que no es apta para protección de ataques aéreos.

2. En la zona de plataformas se cuenta con zanjas que no son totalmente aptas a una distancia de 150 metros y un bunker a 200 metros (Ver anexo 2-1).

Para Aviones.

3. No se cuenta con ningún tipo de refugios para aviones. Se sugiere la construcción de refugios con accesos adecuados a la pista.

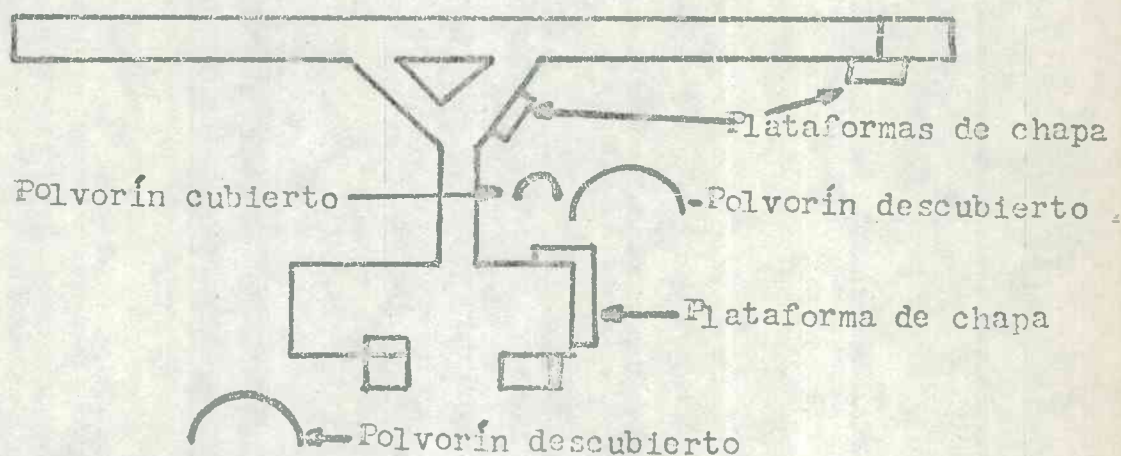
Conexión con rutas.

4. Se cuenta con una ruta asfaltada de 6 metros de ancho, sin // banquinas compactadas y de dos kilómetros de largo aproximadamente, que une la Base Aeronaval Río Grande con la ruta C.

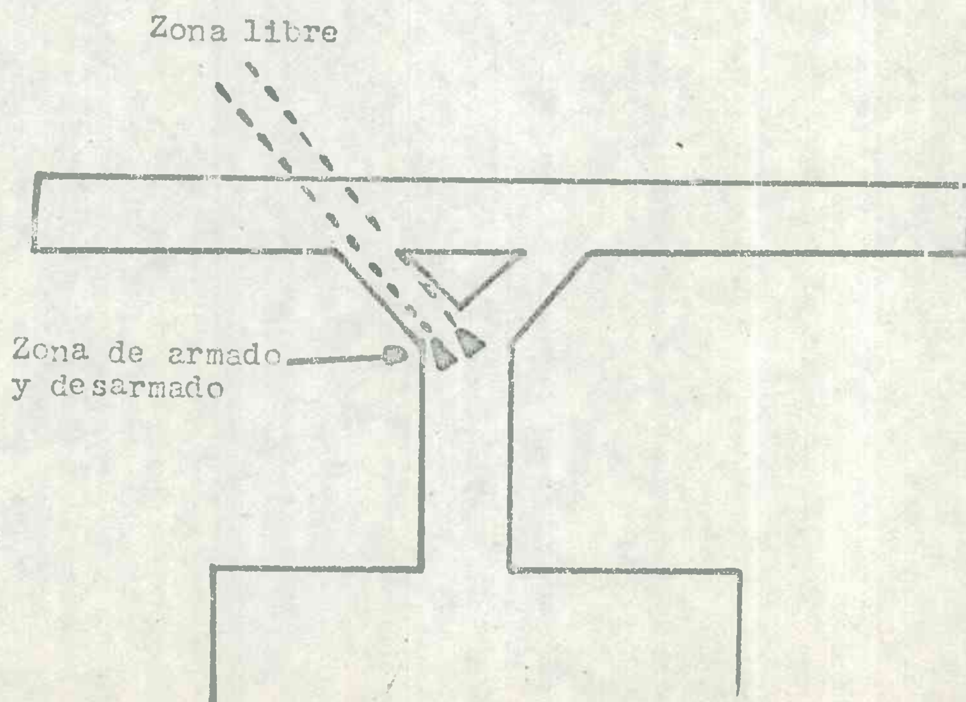
5. La ruta C es asfaltada de 6 metros de ancho y une la Bahía San Sebastián, Río Grande y Ushuaia. Esta última permite el acceso desde la ruta que sale de la Base Aeronaval a la ciudad de Río Grande (ver Anexo 2-2).

Plataformas.

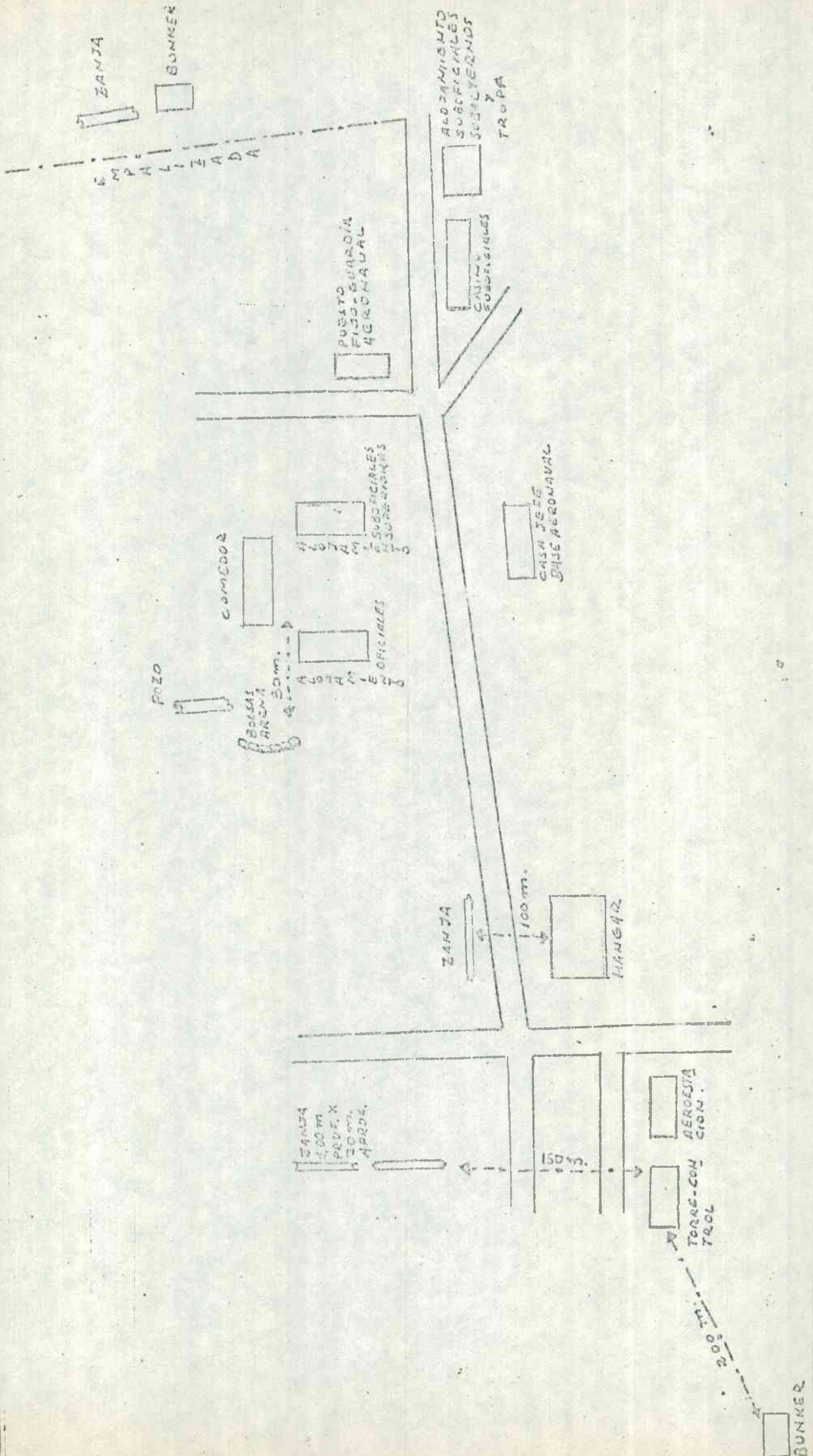
6. Se dispone de 1 plataforma de   de hormigón. Además se hicieron plataformas de chapas en zonas de rodaje, es necesario contar con más plataformas teniendo en cuenta la cantidad de aviones.



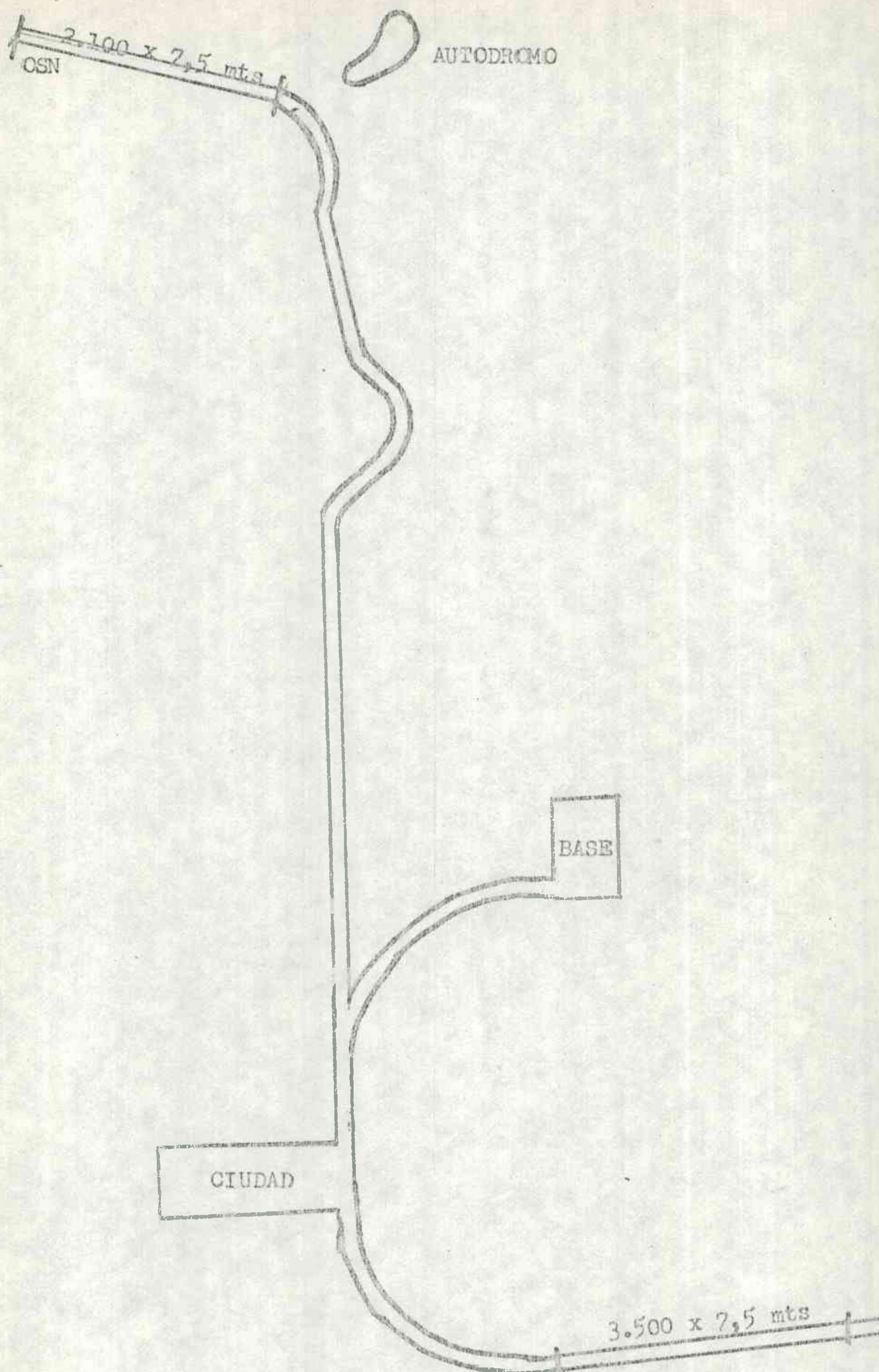
Zonas de armado y desarmado.



INSTALACIONES Y REFUGIOS BASE AERONAVAL



UBICACION DE PISTAS DE EGA



Resumen de Horas Hombre utilizadas para la ejecución de los trabajos en el Aeropuerto de RIO GRANDE (Tierra del Fuego).-

1.- Horas/hombre utilizadas en la ejecución de : carga, transporte, descarga y colocación de planchas de aluminio para la // conformación de ampliación y ensanches de pista

OFICIAL	:	1.095 horas
½ OFICIAL	:	240 horas
AYUDANTE	:	4.129 horas

2.- Horas/hombre utilizadas en la ejecución de fabricación de // clavos para anclaje de planchas de aluminio

Cantidad de clavos y arandelas : 280

Rendimiento 0,4 hora/clavo-arandela

Hora/hombre oficial = 280 clavo-arandela x 0,4 h/clavo-arand.

Hora/hombre OFICIAL = 112 horas

3.- Hora/hombre utilizadas en la ejecución de agujeros en plancha de aluminio con soldadura arcai

Cantidad de agujeros realizados : 50

Rendimiento : 0,20 horas/agujero

Hora/hombre OFICIAL = 50 agujeros x 0,20 h/agujero

Hora/hombre OFICIAL - 10 horas

//////////

TECHINT S.A.C.I.

Ing LUIS MARIA CAZENEUVE

//////////

4.- Hora/hombre utilizadas en la ejecución de agujeros en plan-/chas de aluminio con taladro convencional

Cantidad de agujeros realizados = 230

Rendimiento : 0,1 hora/agujero

Hora/hombre OFICIAL = 230 agujeros x 0,1 hora/agujero

Hora/hombre OFICIAL = 23 horas

RESUMEN TOTAL HORAS/HOMBRE (Puntos 1,2,3 y 4)

OFICIAL	:	1.240 horas
½ OFICIAL	:	240 horas
AYUDANTE	:	4.129 horas

COSTO TOTAL HORAS / HOMBRE

OFICIAL	:	hs x 50.869 $/h.	= $ 63.077.560
½ OFICIAL	:	hs x 43.470 $/h.	= $ 10.432.800
AYUDANTE	:	hs x 37.845 $/h.	= $156.262.005

Costo Total Horas / Hombre = $ 229.772.365

TECHINT S.A.C.I.

ING. LUIS MARIA CAZENEUVE

Resumen de Materiales utilizados en la ejecución de los trabajos en el Aeropuerto de RIO GRANDE (Tierra del Fuego).-

1.- Hierro torsionado Ø 20 mm. para clavos de anclaje:

280 clavos x 0,80 m.	= 224 m.
224 m. / 12 m/barra	= 18,67 barras
Precio por barra	= 645.000 $/barra
Precio Total	= 18,67 barras x 645.000 $/b.
PRECIO TOTAL	= 12.042.150 $

2.- Arandelas Ø 2 ½" x 13 mm para clavos de anclaje:

280 arandelas x 13 mm	= 3,64 m.
Peso Hierro Ø 2½"	= 25,25 Kg/m
Precio Hierro Ø 2½"	= 35.000 $/Kg.
Precio Total	= 3,64 m x 25,25 Kg/m x 35000 $/Kg
PRECIO TOTAL	= 3.216.850 $

RESUMEN TOTAL MATERIALES (Puntos 1 y 2)

1.-	: 12.042.150 $
2.-	: 3.216.850 $
Costo Total Materiales	: 15.259.000 $

TECHINT S.A.C.I.

Ing. LUIS MARIA CAZENEUVE

COSTO TOTAL HORAS / HOMBRE	$ 229.772.365,=
COSTO TOTAL MATERIALES	$ 15.259.000,=
	$ 245.031.365,=

SON PESOS : DOSCIENTOS CUARENTA Y CINCO MILLONES TREINTA Y UN MIL TRESCIENTOS SESENTA Y CINCO.-

TECHINT S.A.C.I.

ING LUIS MARIA CAZENEUVE

ACTA DE ENTREGA DE TRABAJOS REALIZADOS POR EL GRUPO I DE

CONSTRUCCIONES EN EL AERODROMO RIO GRANDE

— - - -En Río Grande, Territorio Nacional de la Tierra del Fuego, a los dieciocho días del mes de junio de mil novecientos ochenta y dos, se hace entrega al Suboficial Ayudante José María GAMBOA, en su carácter de Jefe Aeródromo accidental, de las obras realizadas por el Grupo I de Construcciones en el aeródromo Río Grande, que a continuación se detalla

- Prolongación de 136 m por 40 m de ancho en cabecera 25 pista hormigón.-
- Ensanche 20 m por 15 m adyacente a cabecera 25 de la pista hormigón.-
- Construcción plataforma 40 m por 15 m adyacente a la calle de rodaje.-
- Construcción acceso de 20 m por 3,60 m y plataforma 10,80 m por 10,20 m para depósito bombas.-
- Construcción de 291 m2 ensanche plataforma de hormigón estacionamiento del aeródromo.-

Los mencionados trabajos fueron realizados con placas de aluminio de 0,61 m por 3,66 m (2'X 12'), habiéndose empleado en cada uno de los ítems detallados, las siguientes cantidades de placas que a continuación se detallan:

- Prolongación pista:	2.471	chapas
- Ensancho adyacente cabecera:	147	chapas
- Plataforma adyacente calle de rodaje:	282	chapas
- Acceso y plataforma depósito bombas:	92	chapas
- Ensancho plataforma hormigón:	134,5	chapas
total:	3.126,5	chapas

Asimismo se hace entrega de 112 chapas sobrantes con 170 pasadores y 300 cabezales para paletizar las mismas.- (chapas de 3,66 X 0,61).-
A los efectos que correspondan, se firman un original y cuatro copias en el lugar y fecha indicados más arriba.-

PC I Ing. Victor A.J CABOS
Grupo I Construcciones

S.A José María GAMBOA
Jefe Aeródromo "acc" GRA.

VºBº

Com. Carlos E. CORINO
Jefe Sector Defensa Río Grande

3-1 ALOJAMIENTO

1. El Sector Defensa Aérea Sur, se encuentra alojado en la Base Aeronaval Río Grande, razón por la cual este Item, en todo momento, estuvo supeditado a las comodidades que la mencionada Base podía brindar y cuyas bondades es oportuno discriminar:

1°) Oficiales Superiores y Jefes: se alojaron en pequeños departamentos ubicados en las instalaciones del Aerobar de la Aeroestación. Cuatro Oficiales por habitación y un baño común a todos. Se deja constancia que no es lo ideal, pero debido a las circunstancias: Satisface.

2°) Oficiales Subalternos: se procuró que todos los Oficiales vivieran en las instalaciones de la Base, pero, por razones de capacidad algunos (de funciones administrativas) debieron pernoctar en la ciudad. Se ubicaron en los siguientes lugares:

a) Casa de Oficiales Subalternos de la Base Aeronaval. En este lugar se agruparon de a cuatro por "Box", cinco "Boxes" en total para Fuerza Aérea y el resto para Oficiales de la Armada, un baño con varios lavabos, duchas, mingitorios, W.C., en común para todos. Similar, pero más precario que un dormitorio para Cadetes de la E.A.M.. Se deja constancia que no es lo ideal pero debido a las circunstancias: Satisface.

b) Albergue Municipal: en la ciudad de Río Grande, comodidades similares a la Casa de Oficiales Subalternos de la Base Aeronaval.

3°) Suboficiales Superiores: Se alojaron en dos lugares:

a) Casa Suboficiales Superiores: ubicada en las instalaciones de la Base Aeronaval y de idénticas comodidades a la casa de Oficiales Subalternos. Satisface.

b) Albergue Municipal: Satisface.

3°) Suboficiales Subalternos y Tropa: Debido a que en la Armada, el Suboficial Subalterno recibe el mismo tratamiento que los Conscriptos en cuanto a "racionamiento y alojamiento", parte de nuestros Suboficiales Subalternos y toda la Tropa (54 Sol/63 en total) se alojaron en una "Barraca", que en época de paz es usada como gimnasio, y parte de los Suboficiales Subalternos en las instalaciones de la Aeroestación. Ante la constante insistencia del Jefe del Sector a las autoridades de la Base, se mejoró el sistema de calefacción de la Barraca.
Para este personal las instalaciones de alojamiento apénas satisfacen las necesidades.

3-2 RACIONAMIENTO

1. Por idénticas razones que para el caso de alojamiento, el racionamiento estuvo supeditado a lo que brindaba la Base Aeronaval. Es

oportuno destacar, que los Oficiales Superiores, Jefes y Subalternos y Suboficiales Superiores gozaron de idéntico racionamiento, en tanto que los Suboficiales Subalternos y Tropa racionaron en forma similar a los anteriores pero algunas comidas poseían menor cantidad de calorías.

2. La Jefatura de Sector, ordenó reforzar el racionamiento contratando servicios extras para el Personal de Fuerza Aérea, lo que hizo que desde el punto de vista cantidad y calidad, el racionamiento, satisficiera las necesidades del personal.

3. El comedor donde se servía el racionamiento, en principios era uno solo para todo el personal de Fuerza Aérea y Armada, lo que motivaba grandes pérdidas de tiempo en los horarios de racionamiento. Ante la insistencia del Jefe de Sector, se habilitó otro Comedor (Confitería de la Aeroestación) con lo que este problema quedó solucionado, racionando el Personal Militar Superior en la Aeroestación y el Subalterno y Tropa en el comedor de la Base Aeronaval.

3-3 TRANSPORTE

1. El Sector Defensa Aérea Sur contó con 7 (siete) vehículos en total:

1º) Rural Ford Falcon de Fuerza Aérea con cargo al Aeropuerto de Río Grande, la cual fue utilizada para traslados del Jefe del Sector, Oficiales Jefes del Cic y eventualmente para traslados de otro personal. Se deja constancia que éste vehículo se encontraba en pésimas condiciones de mantenimiento, por lo que fue enviado a reparación en diversas oportunidades.

2º) Un vehículo Combi, marca Volswagen, que fué arrendado, incluía el servicio conductor. Este vehículo fué utilizado para transporte del personal en general, para compras, traslado de tripulaciones, etc. Este mismo vehículo realizaba con anterioridad al despliegue, el transporte de los relevos del personal de Torre y Plan de Vuelo, los que siguió efectuando.

3º) Un camión marca Mercedes Benz (UNIMOG), perteneciente al G.2. VYCA y que fué utilizado para transporte de material y eventualmente personal, del personal de esa Unidad destinado a este Sector.

4º) Una camioneta marca Chevrolet cedida por YPF utilizada por personal del Radar Móvil.

5º) Una camioneta combi marca Ford y un camión Mercedes Benz, prestados mediante un requerimiento que se hizo a Defensa Civil y que fue utilizada para transporte de personal y material de Artillería Antiaérea.

6º) Una camioneta combi marca Chevrolet de LADE, usada para transporte del Escuadrón Aeromóvil, Personal Técnico.

2. Transporte contituyó uno de los Items más débiles en cuanto a servicios del Sector Defensa Aérea Sur, no obstante, mediante una adecuada racionalización del material rodante, se cumplió con el objetivo. Apenas Satisface.

SERVICIO CONTRA INCENDIO

NECESIDADES DE MATERIAL

VEHICULOS:

- Efectivo: 1 (uno) Autobomba pesado (Sevicio precario) por la temperatura reinante (congelamiento), perteneciente a la Base Aeronaval.

MATAFUEGOS:

- Efectivo: 5(cinco) matafuegos de 10 Kg. de C.O.2
  1(uno) matafuego de 10 Kg. de polvo seco perteneciente a la Base Aeronaval

NECESIDADES DE MATERIAL

- 1(uno) Vehículo de Intervención Rápida (Servicio precario) Equipo de Espuma F/S, Equipo de Polvo Seco E/S.(Este material fue recepcionado en la BAM GRANDE el 10 JUN 82.)
- 1(uno) Autobomba Pesado, doble tracción, Marca Mercedes Benz 1114, equipado con 200 Kg. de polvo seco, 3000 Lts. de agua y 400 Lts. de Emulsor, marca TECIN acondicionado para zona fría.
- 10(diez) Matafuegos de polvo seco de 10 Kg.
- 10(diez) Matafuegos de Anhidrido Carbónico de 7 Kg.
- 10(diez) Matafuegos de Bromoclorodifluormetano de 10 Lts.

PERSONAL

- Personal Militar Subalterno: 1(uno) C.1° Especialista C.Inc.
  1(uno) C. Especialista C. Inc.
- Personal de Tropa: 4(cuatro) Soldados Instruídos

NOTA: El Personal requerido se solicita para cubrir las dotaciones Contra Incendio de acuerdo al Material solicitado.

ANEXO 3-5

INFORME DE SANIDAD

1. A pesar de las condiciones climáticas adversas para una buena salud, el personal se mantuvo en perfecto estado sanitario, salvo algunas gripes.

2. Con un mediano botiquín fueron solucionados los pequeños inconvenientes encontrados.

3. La ayuda de los médicos de la Armada fué excelente.

4. El apoyo del Hospital Regional de RIO GRANDE fué admirable.

ABASTECIMIENTO COMBUSTIBLES OXIGENO Y OTROS.

El combustible JP 1 fue provisto por Y.P.F. a travez de la Base Aeronaval Río Grande.
La capacidad de Almacenamiento fue de 945.000 Litros, con una capcidad de 455.000 Litros en tanques propios de la Unidad y 490.000 en C/U 5 (CINCO) Tanques Pillow .
Se contó además con C/U 3 (TRES) Abastecedoras (C/U 1 (UNA) de dotación de la Base y C/U 2 (DOS) que fueron provistas de refuerzo en esta oportunidad).
Teniendo en cuenta la operación de sistemas de Armas de la Armada además de los propios se considera aceptable el abastecimiento y almacenaje.
Si bien el control de calidad del combustible en esta Base Aeronaval corresponde a la Armada, pero ul mismo combustible es usado en estas oportunidades por la Fuerza Aérea y en épocas normales por la aviación comercial desde el Aeródromo de Río Grande que depende del Comando de Regiones Aéreas se sugiere solicitar a este Comando que por intermedio del Laboratorio de Ensayos de Material Palomar se realicen periodicas tomas de muestras para determinar aptitud del combustible, tanques y abastecedoras.
Durante las operaciones se extrajeron dos muestras resultando apto el combustible.
Asimismo se sugiere que en oportunidad de próximos despliegues y previo a la llegada del material aéreo se verifique la aptitud de tanques, abastecedoras y combustibles como se realiza en las Unidades propias.
El abastecimientos de Aerofluidos, Oxigeno, Y Nitrogeno, se realizo a travez de las VI y IX Brigadas Aéreas sin presentarse problemas de ningun tipo.

SECRETO
Pág 6-6

DEPENDENCIA	NOTA DE ENTRADA POR DEVOLUCION	PROCEDENCIA	Nº DE DOCUMENTO

COD MOV	COD DEP RECEP	FECHA ENTRADA DIA	MES	AÑO	DEPOSITO	CONC	UNIDAD FUNCIONAL OBRA
07		24	6	82		3/4	

OBSERVACIONES Grupo [illegible] de Vigilancia y Control Aereo

IMPUTACION PATRIMONIAL				
CUENTA	SUS-CTA	1ª DER.	2ª DER.	3ª DER.

INGRESO MATERIAL DEVOLUCION

SEG.	Nº ELEMENT.	CODIGO MATERIAL O ARTICULO CLASIF.	GRUPO	ITEM	CLAS.	DESCRIPCION	UN. MED.	CANTIDAD	PRECIO UNITARIO	IMPORTE	DOTACION FIJA
		[illegible]	124	2000		Pick-up Chevrolet mod.					
						C-10 año 1983 motor N°					
						[illegible] 55133 - N° [illegible] 151		1,000			
		[illegible]	230	[illegible]		manga de [illegible]		1,000			
		[illegible]		[illegible]		Escalera [illegible]		1,000			
						[illegible]					
						TOTALES					

VEHICULO PROPIETARIO	CHAPA	Nº DE BULTOS	KGS.	FIRMA Y SELLO AUTORIZANTE
				[illegible] MORENO [illegible] Ten. Centurión

MAT. 67 5/4

SECRETO

ANEXO 4

II - CONTRAINTELIGENCIA

1. En lo que respecta a la actividad de Contrainteligencia, ésta se vió limitada por estar el Sector de Defensa Grande, alojado en la Base Aeronaval "Río Grande", no obstante se comprobó y tomó conocimiento del sistema de seguridad dado al personal y material propio, logrando a solicitud del Jefe del Sector, incrementar en algunos casos, la seguridad existente, en especial a los medios aéreos propios y sectores como: alojamientos del personal y el C.I.C., sobre todo cuando fué destacado personal de Infantería de la Armada para brindar seguridad a la Base.

2. Asimismo se logró implementar la seguridad para las instalaciones del Radar de G-2 VYCA, ubicado fuera del perímetro de la Base, con personal de Infantería de la Armada y Policía Territorial.

3. Referente al control de pasajeros y personal en el sector del Aeropuerto, se efectuó sin inconvenientes, colaborando con el personal de la Armada que brindaba la seguridad; como sugerencia debería prohibirse desde el inicio del despliegue la concurrencia a los Aeropuertos de la FAS a todo periodista extranjero a efectos de resguardar la información sobre disposición y ubicación de medios.

4. Respecto a la seguridad en las comunicaciones, se cumplió satisfactoriamente, aunque para mayor celeridad se utilizó teléfonos punto a punto con la FAS y otras Bases de despliegue, que no ofrecían una seguridad óptima, la cual se logró al instalarse el equipo codificador de voz "DATOTEL", en éste aspecto se sugiere, implementar desde el comienzo los medios que aseguren las comunicaciones de este tipo.

Cap. Ortiz

ARTILLERIA ANTIAEREA

1. El alojamiento destinado a tropa es inadecuado por ser frío, incómodo y sin sanitarios suficientes. No obstante, esta deficiencia es salvada por la utilización de los refugios tipo Bunker ubicados en las proximidades de la pista.

2. Estos alojamientos reunen los requisitos de comodidad, luz, calefacción y seguridad, como única deficiencia se observa la carencia de agua corriente.

3. La Unidad no cuenta con camas y colchones para proveer al // personal de tropas.

4. El transporte necesario para ubicar los cañones, distribuir el personal, brindar asistencia logística y técnica a las diversas posiciones, se cumple satisfactoriamente con dos vehículos particulares (camión y camioneta carrozada) cedidos por Defensa Civil, dado que la Unidad no cuenta con medios para dotar a la batería.

5. El servicio médico al personal de la batería, es canalizado por intermedio del medio del Escuadrón Aéreo, quién deriva los casos al consultório médico externo según corresponda.

6. La defensa del Aéródromo se realiza en base a las determinaciones de los objetivos vitales, designados por el Jefe de Unidad.

7. En razón de que la batería opera durante el día, las piezas son cubiertas desde las 0800 horas hasta las 1900 horas, eventualmente se cubren durante la noche en caso que lo disponga el CIC.

8. El equipamiento del personal es el adecuado. El personal no presenta deficiencias en el aspecto operativo.

SITIO Y EVALUACION DE RADAR

PRODUCIDO POR: Jefe radar móvil Nº 1.

PARA INFORMACION DE: SEÑOR JEFE SECTOR DEFENSA RIO GRANDE

SITUACION: Evaluación del sitio de emplazamiento actual del radar móvil y futuro emplazamiento.

ACTUAL EMPLAZAMIENTO:

I - TOPOGRAFIA:

1. El sitio permite visualización lejana en los 360º con eco fijos en el sector sur por cadena montañosa a 40 MN del centro de pantalla. Perfecta detección en el sector norte y este.

II - PROXIMIDAD AL CIC Y BASE AERONAVAL:

2. Camino asfaltado desde los lugares citados hasta el radar con solo 100 metros de camino de tierra en perfectas condiciones.

III - FACILIDADES DE COMUNICACIONES:

3. Actualmente se utiliza un par telefónico cedido por YPF, además del equipo de microondas con un canal de servicio, ambas en excelentes condiciones en cuanto a rendimiento.

IV - PROXIMIDAD A LA PISTA DE ATERRIZAJE:

4. La actual posición de 3 MN de la pista permite el apoyo a todo tipo de avión para ser ubicado en el punto de 15 MN o 10 MN para colocarse en la entrada de ILS.

V FACILIDADES DE APOYO LOGISTICO:

5. En la actual posición se satisfacen plenamente ya que está a 4 Kms de la Ciudad de Rio Grande y a 8 Kms de la Base Aeronaval. Se cuenta con una cañería de provisión de gas cedido por YPF sin cargo, al igual que una linea de 220 Volts para iluminación de la carpa. El personal de suboficiales y soldados se aloja en un pabellón con habitaciones para 2 camas cada una, también cedidas sin cargo por YPF y a 2 Km del radar.

VI DEFENSA CONTRA GOLPES DE MANO:

6. Personal de infantería de Marina destinado a tal fin se aloja en el pabellón de YPF anteriormente mencionado, que en caso de despliegue toma posición en los 360º de la ubicación del radar.

CONCLUSION:

7. En caso de Operación prolongada el personal de turno en la carpa cuenta con calefacción e iluminación, haciendo notar que en caso de alarma roja la totalidad del personal permanece en la carpa próximo al radar. El equipamiento funciona en forma muy estable desde el comienzo de la operación.

FUTURO EMPLAZAMIENTO:

I - TOPOGRAFIA:

1. El sitio permite vizualización lejana en los 360° con ecos fijos en el sector sur por cadena montañosa a 40 MN del centro de pantalla. Perfecta detección en el sector Este y Norte. El futuro sitio está ubicado en la cima de un cerro y el equipamiento será llevado arriba con camiones o vehículos proporcionados por el batallón de infantería.

II - PROXIMIDAD AL CIC Y BASE AERONAVAL:

2. Dista la nueva posición a unos 20 kms de los lugares citados anteriormente, observándose unos 7 kms de caminos de tierra en buenas condiciones.

III FACILIDADES DE COMUNICACIONES:

3. Se contaría con un canal de servicio de microonda y sería tendido un cable telefónico, a cargo del Batallón de Infantería de Marina, que cruzaría caminos y con una longitud aproximada de 6 km.

IV - PROXIMIDAD A LA PISTA DE ATERRIZAJE:

4. La futura posición estará ubicada aproximadamente a 7 MN de la pista.

V FACILIDADES DE APOYO LOGISTICO:

5. La futura posición dista a 20 Kms, lo que demoraría algo más el abastecimiento. Se carecería de gas para calefacción o iluminación para la carpa, El alojamiento de Suboficiales y Soldados dista aproximadamente a 15 Kms del futuro emplazamiento.

VI DEFENSA CONTRA GOLPE DE MANO:

6. Personal de infantería de marina destinado a tal fín en caso de despliegue adopta posiciones en los 360 °.

CONCLUSION:

7. En caso de operación prolongada se impone contar con alimentación eléctrica y calefacción para carpa y carromato. Finalmente la operación de desarmado y armado demandará un tiempo aproximado de 10 horas de inactividad operativa.-

My Manuel Valdeveniteз
Jefe Radar Movil

A C T A

1. En Río Grande, a los 24 días del mes de Junio de 1982, se la Labra la presente Acta para dejar constancia de la entrega en devolución por parte de la Fuerza Aérea Grupo Nº 2 VYCA a YPF División Suministro de Gas Oil Artico (200 lts. C/UO, los mismos permanecerán en custodia de Y.P.F. (Río Grande) hasta que se formalice la correspondiente acreditación del importe correspondiente a la Fuerza Aére.

2. En prueba de conformidad con lo señalado precedentemente se procede a firmar la presente Acta en original y dos copias.

Teniente Rodolfo E. CENTURION

Ing. Msc FERNANDO ARANGO
Jefe de Materiales
Zoc. Tierra del Fuego

Se deja constancia de haberse recibido la cantidad de DIEZ (10) tambores de Gas Oil Artico c/u 200 lts. ------------------

My. Juan Moureira.

ANEXO 7

INFORME DE COMUNICACIONES

1. Las comunicaciones del Sector de Defensa RIO GRANDE (S D GRA) se fueron implementando en el tiempo; la deficiencia más grande en un primer momento fue la falta de "Oficial de Comunicaciones". En el período de instalación del CIC. Para obviar tal deficiencia este cargo lo cubrió personal no especialista y sin perjuicio de funciones.

2. La creación del S D GRA, al no estar en una Unidad de la Fuerza, mostró la grave deficiencia de las comunicaciones, ya que en ningún momento se pudo utilizar los medios con que cuenta otra Fuerza Armada (los de Armada en RIO GRANDE).

3. El equipo CRINEL instalado no rindió en la medida esperada puesto que presentó problemas de funcionamiento y de rendimiento por las frecuencias asignadas motivando que su uso fuera muy esporádico.

4. Con la instalación de los teléfonos punto a punto (PaP) se trabajó normalmente pero es necesario destacar que al no disponerse de equipos codificadores de voz, tipo DATOTEX, MAPA o similares la seguridad quedó totalmente vulnerada (se instaló un equipo DATOTEX el día 24 May).

5. Se instalaron teléfonos P a P con los siguientes corresponsales desde el CIC:

- CRV FAS
- CRV MITA
- CRV ACC CRV
- GAL CIC GAL
- BUE CDO AE DEF
- GRA CCC (Base Aeronaval GRANDE)
- GRA CABECERA PISTA 25

6. Para el tráfico de mensajes se colocaron teletipos PaP con:

- CIC GAL
- EAS CRV (2)

7. La vulnerabilidad de las comunicaciones está dada por el sistema de microondas de ENTEL; esto a su vez atenta seriamente contra la seguridad ya que pueden ser facilmente interceptables.

8. Para un futuro despliegue de SECTORES DE DEFENSA a lugares ajenos a la Fuerza es necesario contemplar los siguientes aspectos:

a) Desplegar prioritariamente personal y material de comunicaciones que permitan establecer enlaces rápidos, seguros y oportunos.

b) Asignar personal de operadores y mecánicos para asegurar el funcionamiento del sistema de comunicaciones.

BUSQUEDA Y SALVAMENTO

1. Se contó con los siguientes medios para tal fin:

PUMA SA 330: el mismo cuenta con un radio de acción de 150 NM con una hora de búsqueda, regresando con 30 minutos remanentes.

La capacidad del mismo es rescate con grúa y nadador de rescate.

SKYWAN. Radio de acción de 200 NM con una hora de búsqueda desde línea de mar.

Posee 2 bot es salvavidas para 7 personas, 3 contenedores de víveres con elementos de supervivencia y 2 radios para hacer Howing y sonoboya.

En caso de solicitar despegues por medio de la alerta se despegaba en el siguiente orden:

1º) SKYWAN

2º) PUMA

Era sumamente importante conocer el Q W para guiado de radar.

INCONVENIENTES

La radio Sarke emite en 121.5 para hacer horning se debe realizarlo en 243 o sea la armónica y da corto alcance 5/7 NM. Es conveniente poseer en equipo de supervivencia personal la pantalla reflectora radar.

A C T A

En Río Grande asiento del Sector de Defensa Río Grande, a los dieci siete días del mes de junio de mil novecientos ochenta y dos, se labra la presente acta a los efectos de dejar constancia del material de armamento aéreo (O.A. 540) consumido y destruido, durante las operaciones aéreas realizadas entre los días siete de abril y diecisiete de junio de mil novecientos ochenta y dos.

MATERIAL CONSUMIDO

NRO O.A.540	DETALLE	CANTIDAD
2-557	[illegible] -17	16
2-558	[illegible] -17	9
2-559	[illegible] -17	9
2-565	[illegible] Nº 75 [illegible]	18
2-574	[illegible] Nº 57 [illegible]	18
2-662	[illegible] 250	22
2-663	[illegible] 250	22
2-670	[illegible] 250	16
2-671	[illegible] (t_a=0.5 seg.)	4
2-671	[illegible] (t_a=1.0 seg.)	18
2-673	[illegible]	22
2-672	[illegible]	22
2-679	[illegible]	22
2-499	[illegible]	46
2-226	[illegible]	46
2-223	[illegible]	44
2-224	[illegible]	44
2-498	[illegible]	70
2-557	[illegible] 17	36
2-110	MUNICION 30 mm. [illegible]	1161
2-108	MUNICION 30 mm. [illegible]	1422
2-113	[illegible]	45
2-	[illegible]	6
	[illegible]	6
	[illegible] 250	44
	MUNICION 30 mm. [illegible]	124
	[illegible] I-28	40
	[illegible]	1

MATERIAL DESTRUIDO

1-124	[illegible]	4
1-116	[illegible] 1 [illegible]	4
1-114	[illegible] 1 [illegible]	4
1-121	[illegible]	2
1-123	[illegible] (SAR) [illegible]	1
1-122	[illegible] ([illegible]) [illegible]	1
1-126	[illegible] (SAR) [illegible]	3

G.M.T///////////////

////[illegible]

1-125	[illegible] (...) I...	3
	[illegible]	2

[illegible]: No se consignan c/u 5 ([illegible]) Chasis y C/U 10 ([illegible]) Cañones completos pertenecientes a aviones accidentados C-409, C-428, C-433 C-436, C-437 por considerarse parte de los mismos.
Para constancia de lo actuado firman al pie en cuatro ejemplares de un mismo tenor y al solo efecto el Comodoro [illegible] Jefe del Sector de Defensa Río Grande, el Mayor Carlos Napoleón [illegible] Jefe del Escuadrón Aeromovil [illegible], el Capitán Carlos [illegible] A4-[illegible], y el Teniente Martín [illegible] auxiliar Escalón Técnico [illegible].

[illegible]
[illegible] - [illegible]

TEN. MARTIN [illegible]
Aux. Esc. Téc. [illegible] - V

MY. CARLOS N. [illegible]
Jefe Esc. Aeron. [illegible] - V

C.M. [illegible]
Jefe Sector Def. Río GRANDE

A C T A

En Río Grande, asiento del Sector de Defensa Aérea Río Grande, a los veinte días del mes de junio de mil novecientos ochenta y dos, se labra la presente Acta a efectos de dejar constancia de la destrucción de o/u 2 (dos) espoletas Mu de culote modificadas de un segundo de tiempo de armado codificadas bajo el número 2-671 de la C.A. 94D, por haberse verificado que las mismas se encontraban ya armadas, dando cumplimiento así a las reglamentaciones vigentes en materia de normas de seguridad para el manipuleo de explosivos.--
La presente Acta se labra en tres ejemplares de un mismo tenor y a un solo efecto.--

Ten. MARTIN ROLANDO
Aux.Mant.Esc. M-V

Cap. CARLOS CAFFIA
A-4 Secl.Def.Aer.Gde.

Vº Bº

Com. CARLOS CORINO
Jefe Sect.Def.Aer.Grande

EXISTENCIA DE EXPLOSIVOS CLASE A Y B

CLASE A

NRO	ELEMENTO	CANTIDAD	PESO	VOLUMEN
	Espoleta SSQ	41	85	0,25
	Espoleta Kappa III	80	240	0,80
	Espoleta Kappa Eléctrica	44	200	0,40
	Espoleta Gamma R	46	80	0,20
	Espoleta p/bomba MK 17 y 16 detonadores	23	15	0,10
	Espoleta MU de Cola	174	250	1,60
	Espoleta para bomba MATRA	19	150	0,80
	Conjunto armado bomba MATRA	19	360	1,00
	Espoleta MK 352 M2	184	80	0,25
	Cajón con cartuchos impulsores	1	150	0,40
	TOTALES:		1.610	5,80

CLASE B

NRO	ELEMENTO	CANTIDAD	PESO	VOLUMEN
	Cuerpo Bomba BR 250	62	15.500	8,50
	Cuerpo Bomba Matra 400	19	7.600	5,00
	Cuerpo Bomba MK 17	16	8.000	5,00
	Misil Shafrir	18	5.440	60,00
	Munición 30 mm	29604	26.000	22,00
	Motor cohete Zunni	102	4.630	10,00
	Cabeza cohete MK 24	34	680	1,00
	Cabeza cohete MK 32	68	1.860	1,50
	Bomba 25 lbs	380	3.720	3,75
	Cola p/bomba BRP	80	1.600	8,00
	Cola p/bomba BR	58	450	5,40
	Cola p/bomba Matra	19	200	7,00
	Cola p/bomba MK 17	25	625	6,00
	Paracaídas p/bomba Matra	19	200	1,00
	Cono penetración cohete Zunni	34	50	0,10
	Como penetración bomba BR	62	50	0,10
	Cajón c/alambres, clips, aros etc	1	30	0,10
	TOTALES:		1.610	5,80

ANEXO 9-3

EXISTENCIA DE MATERIAL PORTANTE DE APOYO

NRO	ELEMENTO	CANTIDAD	PESO	VOLUMEN
	Portabombas PRR	7	1.750	12,25
	Portabombas PBR	2	200	0,30
	Portabombas CBR (nafgan)	10	1.250	10,00
	Portabombas TWR	13	600	2,30
	Portabombas NP 502	14	1.400	7,35
	Portabombas liviano Nafkal	37	1.000	4,80
	Lanzador de misil (laucher)	17	800	3,80
	Carro portabombas 1000 Kgs	2		
	Carro bolt 6 (PRR)	5	4.000	5,00
	Carro transporte de misil	11	44 0	5,40
	Carro transporte de espoletas	2	80	1,20
	Adaptador para bombas	9	200	0,70
	Adaptador intermedio	8		
	Carro elevador de PRR	9	400	3,20
	Carro Steimbock	9	3.600	12,60
	Cuna para chasis cañon	7	120	1,00
	Chasis cañon	4	400	4,00
	Cañón 30mm (de repuesto) c/tubo cañon	10	1000	1,40
	Carro elevador hidráulico	2		
	Chatón 1.000 Kgs	2	240	2,60
	Carro plataforma 1000 Kgs	2	240	2,60
	Adaptador CES-1 (p/misil)	12	600	1,50
	Cohetera LAU 10	8	350	2,50
	Cono p/cohetera	104	450	3,40
	Autodirector misil Shafrir	1	35	0,10
	Maleta prueba de misil	1	150	1,20

CIC - GRA

1. La organización aplicada se adecuó a los medios y posibilidades para asegurar el funcionamiento del CIC.

2. Ante la realidad de instalar el CIC en la Base Aeronaval Río Grande, dentro del Area Naval Estratégico Austral (CANEA), la Fuerza Aérea careco del relevamiento de medios para la instalación de la Red de Observadores del Aire (ROA). Con el fin de agilizar y armonizar el funcionamiento se aceptó que lo previsto por ARA en cuanto a su despliegue y forma de trabajo de la RCA produjera información para el CIC.

3. La experiencia recogida indica que, si bien, el sistema funcionó, existen deficiencias que se resumen en los siguientes aspectos:

a) Deficiente instrucción (porque nunca se impartió).

b) Falta de equipamiento adecuado en los ROA.

c) Carencia del Centro de Filtraje.

d) Falta de equipamiento en FA (CIC) para centralizar el trabajo.

e) Falta de personal para este trabajo.

4. La Defensa Civil se encuentra organizada y trabaja de acuerdo a lo establecido por ARA. Se coordinó para que el CIC alertara, en caso necesario, a través de una conexión a la sirena, sobre los ataques aéreos.

5. Por falta de personal y de lugar físico para trabajar, este elemento no se integró al CIC en forma total.

6. La Artillería Antiaérea, cuando se instaló y comenzó a cubrir sectores, lo hizo armonizando su despliegue inicial con el de ARA. Luego se creó el Centro de Coordinación de Artillería Antiaérea (CCAA) para coordinar la AAa. de FA; E.A; ARA.

7. La M.I.C. trabajó de acuerdo a lo establecido, adecuándose a los medios disponibles en cuanto a locales, e instalaciones se refiere.

8. La M.I.T.A. desarrolló normalmente sus tareas de acuerdo a los conocimientos previos que tenía el personal.

9. Las comunicaciones se fueron implementando con el tiempo, llegando a ser satisfactorias en cuanto a los enlaces, pero deficientes en el aspecto seguridad, ya que la mayoría se realizó por vía telefónica (ENTEL). El equipo MAPA fue instalado el 24 de mayo.

10. El equipo CRINEL no pudo ser aprovechado en su totalidad por cuanto no aseguró el enlace rápido y eficaz que era necesario; la causa más importante fue la selección de frecuencias que daban bajos rendimientos, sobre todo, en las horas que por las operaciones en ejecución se hacia mas necesario su uso.

11. En lo referente al funcionamiento en sí del CIC, es de resaltar que se trabajó de acuerdo a los principios establecidos por la Fuerza; pero se tuvo mucha interferencia y situaciones difíciles con la operación de aeronaves de ARA que, al principio, no acataban ni aceptaban el control que ejerció siempre, el CIC.

12. Para resumir algunos de los problemas con aeronaves de ARA los sintetizan en

a) No confeccionan el Plan de Vuelo.

b) No respetan los horarios fijados para despegar.

c) Cambios de indicativos.

d) No cumplimiento de los planes de vuelo.

e) Desconocimiento del CIC de los "MARRONES" (Of. de ARA).

13. Con el correr del tiempo y ante la evidencia que la operación aérea en el Sector era controlada por FA se ajustaron los procedimientos y con ello se solucionaron muchos problemas.

14. Cuando se realizaron operaciones aéreas de ARA hacia MLV, en reiteradas oportunidades trató la COC de la BAM GRA dar instrucciones o datos operativos, este procedimiento fue aclarado y superado pero demuestra claramente que ARA no quiere aceptar que el control del espacio aéreo es de la Fuerza Aérea.

15. Lo más destacable del trabajo del CIC, fue que paralelamente con sus tareas, se cumplieron las de "Operaciones de una BAM" ya que, a través del Oficial de Turno del CIC se recepcionaba la Orden Fragmentaria, se ordenaba configurar los aviones, se analizaba y planificaba la misión y se hacia el guiado, con el radar, hacia y desde el CM.

16. Para muchas misiones de M-V se utilizó como guía un (1) avión LEAR-JET, sobre el cual se reunía, en rumbo, la Ella. de M-V guiado por radar.

17. Finalizadas las misiones, se producía el Informe Inicial para la FAS a través de las comunicaciones del CIC.

18. Como síntesis de lo expuesto, y con el objeto de facilitar, para el futuro, la instalación de CIC en lugares ajenos a las unidades de la fuerza se aprecia como necesario contemplar los siguientes aspectos.

a) Prioritario:

- Instalar las comunicaciones para las necesidades operativas.
- Destacar personal encargado de preveer alojamientos, racionamiento, etc.

b) - Asignar los medios de Apoyo (Radar, Artillería Antiaérea), y emplazarlos en su lugar operativo.

c) - Cumplidos los aspectos previos, desplegar los medios operativos (Aviones).

My Carlos José LUPIAÑEZ
Jefe CIC GRA

Orden Fragmentaria Nº: S/Nº — 01-05-82

Indicativo: "TORO" — Desp.: 07:45 hs. H.S.B.: 08:30 hs. Aterriz.: 09:45 hs.

Cantidad de Aviones
- Ordenados: 2
- Salieron: 2
- Llegaron al Objetivo: 2
- Regresaron: 2

Efecto Logrado (Apreciado): Se desconoce

Armamento utilizado: Ninguno. Se llevó misíl y cañones y no se tiró.

Tanques Consumidos: 3 de 1.300 lts. por avión. Total 6 tanques.

Orden Fragmentaria Nº: 1099 — 01-05-82

Indicativo: "LIMON" — Desp.: 10:00 hs. H.S.B.: 10:45 hs. Aterriz.: 12:15 hs.

Cantidad de Aviones
- Ordenados: 2
- Salieron: 2
- Llegaron al Objetivo: 2
- Regresaron: 2

Efecto Logrado (Apreciado): Se desconoce

Armamento utilizado: 2 misíles y cañones, pero no se tiró.

Tanques Consumidos: Ninguno.

Orden Fragmentaria Nº: S/Nº — 01-05-82

Indicativo: "CICLON" — Desp.: 12:30 hs. H.S.B.: 13:15 hs. Aterriz.: 14:30 hs.

Cantidad de Aviones
- Ordenados: 2
- Salieron: 2
- Llegaron al Objetivo: 2
- Regresaron: 2

Efecto Logrado (Apreciado): Distracción de actividad fijada al enemigo.

Armamento utilizado: Misíles y cañones (no se tiró).

Tanques Consumidos: 3 tanques de 1.300 lts. por avión; total 6 tanques.

Orden Fragmentaria Nº: 1113 — 01-05-82

Indicativo: "LIMON" (SE CAMBIÓ POR RUBIO)

Desp.: 15:55 hs.
H.S.B.: 16:40 hs.
Aterriz.: --

Cantidad de Aviones

- Ordenados: 1
- Salieron: 1
- Llegaron al Objetivo: 1
- Regresaron: Ninguno

Efecto logrado (Apreciado): Se desconoce

Armamento utilizado: Cañones y misíles, (no se tiró).

Tanques consumidos: 3 tanques de 1.300 lts.

Aviones perdidos (lugar, causas): Se desconoce.

Orden Fragmentaria Nº: 1154 — 03-05-82

Indicativo: "DARDO"

Desp.: 15:30 hs.
H.S.B.: 16:15 hs.
Aterriz.: 17:30 hs.

Cantidad de Aviones

- Ordenados: 2
- Salieron: 2
- Llegaron al Objetivo: 2
- Regresaron: 2

Efecto logrado (Apreciado): Apoyo de Cobertura a KC 130.

Armamento utilizado: Misíles y cañones, (no se tiró).

Tanques consumidos: Ninguno.

Orden Fragmentaria Nº: 1155 — 03-05-82

Indicativo: "PANCHO"

Desp.: 16:30 hs.
H.S.B.: 17:15 hs.
Aterriz.: 18:30 hs.

Cantidad de Aviones

Ordenados: 2

Salieron: 2

Llegaron al Objetivo: Regresaron ambos por orden superior.

Regresaron: 2

Efecto logrado: Se desconoce.

Armamento utilizado: Misíl y cañones (no se tiró).

Tanques consumidos: Ninguno.

Orden Fragmentaria Nº: 1163 — 04-05-82

Indicativo: "TALO"

Desp.: 10:20 hs.
H.S.B.: 11:05 hs.
Aterriz.: 13:00 hs.

Cantidad de Aviones

Ordenados: 2

Salieron: 2

Llegaron al Objetivo: 2

Regresaron: 2

Efecto logrado: Cobertura al KC 130 y Neptuno.

Armamento utilizado: Misíl y cañones (no se tiró).

Tanques consumidos: Ninguno.

Orden Fragmentaria Nº: S/Nº — 04-05-82

Indicativo: "POLLO"

Desp.: 15:00 hs.
H.S.B.: 15:45 hs.
Aterriz.: 17:00 hs.

Cantidad de Aviones

Ordenados: 2

Salieron: 2

Llegaron al Objetivo: 2

Regresaron: 2

Efecto logrado: Cobertura Aérea. KC 130 y Neptuno.

Armamento utilizado: Misíles y cañones (no se tiró).

Tanques consumidos: Ninguno.

Orden Fragmentaria Nº: S/Nº

08-05-82

Indicativo: "AGUILA"

Desp.: 11:40 hs.
H.S.B.: 12:25 hs.
Aterriz.: 13:20 hs.

Cantidad de Aviones

Ordenados: 2

Salieron: 2

Llegaron al Objetivo: 2

Regresaron: 2

Efecto logrado: Se desconoce.

Armamento utilizado: Misíles y cañones (no se tiró).

Tanques consumidos: 4 tanques de 1.300 lts.

Orden Fragmentaria Nº: 1181

21-05-82

Indicativo: "ÑANDU"

Desp.: 09:40 hs.
H.S.B.: 10:25 hs.
Aterriz.: 11:40 hs.

Cantidad de Aviones

Ordenados: 3

Salieron: 3

Llegaron al Objetivo: 3

Regresaron: 2

Efecto logrado: Impacto de cañones en una fragata tipo 21. Bomba 500 mts. corta.

Armamento utilizado: 1 MK 17 y cañones.

Tanques consumidos: 2 de 1700 lts. del avión derribado.

Aviones perdidos (lugar, causas): Estrecho San Carlos.Art.Antiaérea de bu-que

Orden Fragmentaria Nº: 1182 21-05-82

Indicativo: "PERRO"

Desp.: 09:45 hs.
H.S.B.: 10:30 hs.
Aterriz.: 11:45 hs.

Cantidad de Aviones

Ordenados: 3

Salieron: 3

Llegaron al Objetivo: 3

Regresaron: 3

Efecto logrado: 2 impactos de MK 17 a una fragata tipo 42.

Armamento utilizado: 1 MK 17 y cañones por avión.

Tanques consumidos: Ninguno.

Orden Fragmentaria Nº: 1193 y 1194 21-05-82

Indicativo: "CUECA Y LIBRA"

Desp.: 13:55 hs.
H.S.B.: 14:40 hs.
Aterriz.: 15:55 hs.

Cantidad de Aviones

Ordenados: 5

Salieron: 5

Llegaron al Objetivo: 3

Regresaron: 4

Efecto logrado: Dos impactos de MK 17 y cañones en una fragata tipo 22.

Armamento utilizado: MK 17 y cañones.

Tanques consumidos: 2 de 1700 del avión que no regresó.

Aviones perdidos (lugar, causas): Monte Adam. Misíl disparado por Harrier

---

Orden Fragmentaria Nº: 1206 23-05-82

Indicativo: "POTRO"

Desp.: 08:45 hs.
H.S.B.: 09:30 hs.
Aterriz.: 10:15 hs.

Cantidad de Aviones

Ordenados: 3

Salieron: 3

Llegaron al Objetivo: -

Regresaron: 3

Efecto logrado: Ninguno

Armamento utilizado: MK 17 y cañones (no se tiró).

Tanques consumidos: Ninguno.

Orden Fragmentaria Nº: 1205 — 23-05-82

Indicativo: "PUMA"

Desp.: 08:45 hs.
H.S.B.: 09:30 hs.
Aterriz.: 10:15 hs.

Cantidad de Aviones
- Ordenados: 3
- Salieron: 3
- Llegaron al Objetivo: (no hubo reunión con el Lear-Jet).
- Regresaron: 3

Efecto logrado: Ninguno.

Armamento utilizado: MK 17 y cañones (no se tiró).

Tanques consumidos: Ninguno.

Orden Fragmentaria Nº: 1214 y 1215 — 23-05-82

Indicativo: "DAGA y PUÑAL"

Desp.: 14:20 hs.
H.S.B.: 15:05 hs.
Aterriz.: 16:20 hs.

Cantidad de Aviones
- Ordenados: 6
- Salieron: 5
- Llegaron al Objetivo: 4
- Regresaron: 3

Efectos logrados: Ninguno (no había blanco asignado).

Armamento utilizado: MK 17 y cañones.

Tanques consumidos: 2 de 1700 lts. más 2 de 1700 de un avión que no regresó.

Aviones perdidos (lugar, causas): Bahía Elefante. Posible derribo producido por Harrier.

Orden Fragmentaria Nº: 1225 — 24-05-82

Indicativo: "AZUL"

Desp.: 10:15 hs.
H.S.B.: 11:30 hs.
Aterriz.: 12:15 hs.

Cantidad de Aviones
- Ordenados: 5
- Salieron: 4
- Llegaron al Objetivo: 4
- Regresaron: 4

Efectos logrados: Impacto de 1 Bomba de 1000 lbs. y cañones de 30 mm. a un bardo de desembarco.

Armamento utilizado: 3 MK 17 - 2 BR 250 kg. y cañones 30 mm.

Tanques consumidos: 1 tanque de 1700 lts. perforado por esquirla.

Orden Fragmentaria Nº: 1233 — 25-05-82

Indicativo: "RANGO"

Desp.: 10:00 hs.
H.S.B.: 10:45 hs.
Aterriz.: 12:00 hs.

Cantidad de Aviones
- Ordenados: 2
- Salieron: 2
- Llegaron al Objetivo: 2
- Regresaron: 2

Efectos logrados: Ninguno.

Armamento utilizado: Cañones (no se tiró).

Tanques consumidos: Ninguno.

Orden Fragmentaria Nº: 1234 — 25-05-82

Indicativo: "BINGO"

Desp.: 10:20 hs.
H.S.B.: 11:05 hs.
Aterriz.: 12:20 hs.

Cantidad de Aviones
- Ordenados: 2
- Salieron: 2
- Llegaron al Objetivo: 2
- Regresaron: 2

Efectos logrados: Ninguno.

Armamento utilizado: Cañones (no se tiró).

Tanques consumidos: Ninguno.

Orden Fragmentaria Nº: 1256 — 28-05-82

Indicativo: "POKER"

Desp.: 11:00 hs.
H.S.B.: 11:45 hs.
Aterriz.: 13:00 hs.

Cantidad de Aviones

Ordenados: 4

Salieron: 4

Llegaron al Objetivo: Ninguno

Regresaron: 4

Efectos logrados: Ninguno

Armamento utilizado: BR 250 y cañones (no se tiró).

Tanques consumidos: Ninguno.

Orden Fragmentaria Nº: 1266 — 29-05-82

Indicativo: "ÑANDU"

Desp.: 11:30 hs.
H.S.B.: 12:15 hs.
Aterriz.: 14:30 hs.

Cantidad de Aviones

Ordenados: 2

Salieron: 2

Llegaron al Objetivo: 2

Regresaron: 1

Efecto logrado: Ninguno (no había blancos asignados).

Armamento utilizado: BR 250 y cañones.

Tanques consumidos: 2 de 1700 lts. del avión que no regresó.

Aviones perdidos (lugar, causas): Bahía San Carlos. Posible derribo.

Orden Fragmentaria Nº: 1291 08-06-82

Indicativo: "PERRO" Desp.: 13:30 hs.
H.S.B.: 14:15 hs.
Aterriz.: 15:30 hs.

Cantidad de Aviones
Ordenados: 3
Salieron: 3
Llegaron al Objetivo: 3
Regresaron: 3

Efectos logrados: (Apreciado): Impacto en fragata tipo "12".

Armamento utilizado: BR-250 kg. (2 x avión) y cañones.

Tanques consumidos: Ninguno.

Orden Fragmentaria Nº: 1292 08-06-82

Indicativo: "GATO" Desp.: 14:00 hs.
H.S.B.: 14:45 hs.
Aterriz.: 16:00 hs.

Cantidad de Aviones
Ordenados: 3
Salieron: 3
Llegaron al Objetivo: 2
Regresaron: 2

Efectos logrados: (Apreciado): Impacto en fragata tipo "12".

Armamento utilizado: BR-250 kg. (2 x avión) y cañones.

Tanques consumidos: Ninguno.

Orden Fragmentaria Nº: 1304 09-06-82

Indicativo: "CORAL" Desp.: 14:45 hs.
H.S.B.: 15:30 hs.
Aterriz.: 16:45 hs.

Cantidad de Aviones
Ordenados: 3
Salieron: 3
Llegaron al Objetivo: 3
Regresaron: 3

Efectos logrados: (Apreciado): Ninguno

Armamento utilizado: BR-250 kg. (2 x avión) y cañones.

Tanques consumidos: Ninguno.

Orden Fragmentaria Nº: S/Nº — 10-06-82

Indicativos: "PANCHO Y PATA"

Desp.: 14:00 hs.
H.S.B.: 14:45 hs.
Aterriz.: 16:00 hs.

Cantidad de Aviones
- Ordenados: 2
- Salieron: 2
- Llegaron al Objetivo: 2
- Regresaron: 2

Efectos logrados: (Apreciado): Ninguno.

Armamento utilizado: Cañones.

Tanques consumidos: Ninguno.

Orden Fragmentaria Nº: 1323 — 13-06-82

Indicativo: "ZEUS"

Desp.: 15:15 hs.
H.S.B.: 16:00 hs.
Aterriz.: 17:15 hs.

Cantidad de Aviones
- Ordenados: 3
- Salieron: 2
- Llegaron al Objetivo: -
- Regresaron: 2

Efectos logrados: (Apreciado): Ninguno por no encontrarse con la cobertura M-3

Armamento utilizado: BR-250 y cañones (no se tiró).

Tanques consumidos: Ninguno

Orden Fragmentaria Nº: 1324 | 13-06-82

Indicativo: "VULCANO"

Desp.: 15:15 hs.
H.S.B.: 16:00 hs.
Aterriz.: 17:15 hs.

Cantidad de Aviones

Ordenados: 3

Salieron: 2

Llegaron al Objetivo: -

Regresaron: 2

Efectos logrados: (Apreciado): Ninguno por no encontrarse con la cobertura M-3.

Armamento utilizado: BR-250 y cañones (no se tiró).

Tanques consumidos: Ninguno.

RESUMEN ACTIVIDAD DE ARA DESDE GRA

DESDE 11 ABR AL 15 JUN

45 vuelos de transporte (F-28; L-188) hasta 30 Abr
14 vuelos de transporte (F-28; L-188) desde 01 May al 15 Jun
6 vuelos de transporte (F-28; L-188) cancelados
15 vuelos de transporte (F-28; L-188) No llegaron a MLV
12 vuelos (B-200) a MLV
9 vuelos (B-200) Retrasmisor
18 vuelos (SUE) Local
3 vuelos (SUE) Operativos
2 vuelos (SUE) Regresaron por fallas } 12 Salidas
4 vuelos (A-4Q) a MLV
6 vuelos (A-4Q) No llegaron al blanco
5 vuelos (A-4Q) Locales
3 vuelos (MC-33) Cruce a MLV

19 ABR.

RESUMEN DE [illegible] DE AVA DESDE [illegible]

DIA-11-ABR (MLV)

LV-OLI	FK-28	MLV
LV-LUB	L-188	MLV
LV-OLI	FK-28	MLV

DIA-12-ABR

LV-MAL-FK-28	MLV
LV-CAP-L-188	MLV
LV-MAL-FK-28	MLV
LV-RUB-FK-28	MLV
LV-[illegible]-FK-28	MLV
LV-RUB-FK-28	MLV
LV-[illegible]-L-188 (CANCELADO)	MLV
LV-[illegible]-FK-28	MLV
15 LV-CAP-L-188	MLV

DIA-13-ABR

5T20 FK-28	MLV
4G-44-(BE-200)	MLV
5T20 FK-28	MLV

DIA-14-ABR

SIN MOVIMIENTO

DIA-15-ABR

5-T-1-L188	MLV
5-T-1-L188	MLV
5-T-21-FK-28	MLV

DIA-16-ABR

4-G-44 (BE200)	MLV
2[illegible]-12 (SA 330)	
5T[illegible] (FK-28)	MLV
5T21 FK-28	MLV
5T20 FK-28	MLV
5T21 FK-28	MLV

DIA-17-ABR

5T21 FK-28	MLV
5T20 FK-28	MLV
5T20 FK-28	MLV
5T21-FK-28	MLV

DIA-19-ABR

5T21-FK-28	MLV

DIA-20-ABR

5T21-FK-28	MLV

DIA-21-ABR
LVMEN(B200) MLV
PA-54 (SH7) LOCAL
LORO (L188) MLV
5T20 (FK-28) MLV
5T20 (FK-28) MLV
4C44 (B200) MLV

DIA-22-ABR
5T20 (FK-28) MLV
5T20 (FK-28) MLV
5T20 (FK-28) MLV

DIA-23-ABR
LVALL(B200) MLV
5T20 (FK-28) MLV
LVUP(L188) MLV
RUSO(NEP) BUSQUEDA (1)

DIA-24-ABR
ESPONJA(B200) MLV
LVMOL(2MC33) MLV
ESPONJA(B200) MLV
LVPER(2T34) MLV
LVBOV(L188) MLV

DIA-26-ABR
5T20 (FK-28) MLV
LVBOV(L188) MLV
BOTIN(B80) LOCAL
LITORAL(SUE) LOCAL
5T20(FK-28) MLV
LVBOV(L188) MLV

DIA-27-ABR
LVPER (FK-28) MLV

DIA-28-ABR
LVPER(FK-28) SUSPENDIDO
LVPER(FK-28) CANCELADO
LVALL(B-200) CANCELADO (GRA/GRA)
LVSOL(B-200) CANCELADO (GRA/GRA)

DIA-29-ABR
LVPIM(FK-28) MLV
LITORAL(SUE) LOCAL
LV-DIM(FK-28) MLV
LVPER(FK-28) MLV
LITORAL(SUE 2) LOCAL INST.
VINCHA(SUE2) LOCAL INST.
LVBAT(2T-34) MLV
LVPIM(FK-28) MLV
LVPER(FK-28) MLV

DIA-30-ABR
LVSOL(B200) MLV
LVPER(FK-28) MLV
LVPEG(SH7) LOCAL
BOTIN(B80) LOCAL
ASADOR(MC30) LOCAL

DIA-01-MAY
LVPRO(PH2) EXPLO (2)
VINCHA(SUE) MLV REG.COMB

DIA-02-MAY
LVJEP(B200) LOCAL
CARLOS(NEP) EXPLO (3)

DIA-04-MAY
ASADOR(MC33) LOCAL

DIA-06-MAY
LVLUP(L188) BUSQ
RUSO(NEP) EXPL (4)

DIA-07-MAY
TORERO(NEP) EXPL
ALCE(HH) LOCAL

DIA-08-MAY
LVFOS(B200) LOCAL
PUMA(SA330) LOCAL

DIA-09-MAY
CARLOS(NEP) EXPL (5)

DIA-11-MAY
VINCHA(SUE) LOCAL
LITORAL(SUE) LOCAL
ALCE(SA330) LOCAL
LVCAM(L188) BUSQ
VINCHA(SUE) LOCAL

DIA-12-MAY
OSCAR(NEP) BUSQ
LVMJI(B200) NAVEG
LITORAL(SUE) LOCAL

DIA-13-MAY
CITRICO(SUE) NO SALIO
ALCE(SA330) LOCAL
LVJER(NEP) EXPL
LITORAL(SUE) LOCAL
LVMJI(B200) MLV
LVSOL(B200) MLV

DIA-14-MAY
VINCHA(SUE) LOCAL
LITORAL(SUE) LOCAL
LV-MJI(B200) MLV NO ENTRO

DIA-15-MAY
LVSOL(B200) MLV
LVTAL(MC33) MLV
LVMJI(B200) MLV
COLA(SUE) LOCAL

DIA-17-MAY
LVDIN(FK-28) MLV NO ENTRO
LVDIN(FK-28) MLV NO ENTRO

DIA-19-MAY
LITORAL (SUE) LOCAL
LVPER(FK-28) MLV
LITORAL(2SUE)
(3A4) — LOCAL

DIA-20-MAY
BONITO(SUE) LOCAL
TABANO(A4) → REGRESO SIN TIRAR
LITORAL(SUE) LOCAL

DIA-21-MAY
TABANO(A4)NO ENCONTRARON BLANCO
ALCE(SA330) BUS Y RES
LVRAL(SH7) BUS Y RES
TABANO(A4) — MLV
LVGOM (F28) MLV NO ENTRO

DIA-23-MAY
LVSOL (C80) LOCAL
TABANO (A4) — MLV
LITORAL (SUE) LOCAL
TERO (SUE)NO VIO BLANCO
LVGOM (F28) CANCELADO

DIA-24-MAY
LVSOL (V200) LOCAL

DIA-26-MAY
TABANO-(A4) SIN TIRAR
LVMAL (F28) MLV
LVMOL (MC32) MLV

DIA-27-MAY
LVEUP(L188) NO ENTRO
LVDAB (B200) + RETRANSMISOR
TABANO (A4) — REGPOR MET

DIA-28-MAY
TABANO (A4) MLV NOTIRÓ
LVMEZ (V30) LOCAL
LVSEC (Mc32) LOCAL

DIA-29-MAY
COLIBRI (HH) LOCAL
LVLUP (L188) MLV
LVMJI (V200) +RETRANSMISOR
LVMAL (F28) MLV
LVPER (F28) NO ENTRO
LVMJI(B200) RETRANSMISOR
LVSOL (B200) RETRANSMISOR

DIA -30-MAY
LVMAL (L188) MLV

DIA-31-MAY
LVMAL (F28) MLV

DIA-1-JUN
LVSOL (B200) + RETRANSMISOR
LVDIM (F28) NO ENTRO
LVSOL (B200) + RETRANSMISOR
LVDIM (F28) NO SALIO
PERITO (HH) LOCAL
ALCE (SA330) LOCAL
LVPIT (B200) LOCAL
LVDIM (F28) NO ENTRO
LVMJI (B200) RETRANSMISOR
LVDIM (F28) NO ENTRO

DIA-02-JUN
BUBU(B80) LOCAL

DIA-04-JUN
LVDIM (F28) MLV

DIA-05-JUN
TITI (2MC33) REGRESARON DE MLV
LVALL (B200) LOCAL

DIA-07-JUN
LVGOM (F28) → CARCELATO
LVSOL (B200) → CARCELADC
LVGOM (F28) REGRESO POR MET
LVPER (F28) NO POR MET
[illegible]

DIA-08-JUN
LVGOM(F28) NO ENTRO
LVPER (F28) NO ENTRO
LVGOM (F28) MALVINAS
LVSOL (B200) RETRANSMISOR
LVPER (F28) MLV
TABANO (A4) MLV

7

DIA-09-JUN
LVMAL (F28) MLV
LVCOM (F28) MLV

DIA-11-JUN
LVDIM (F28) NO ENTRO
LVSOL (B200) RETRANSMISOR
LVDIM (F28) MLV
TABANO (A4) - LOCAL

DIA-12-JUN
TABANO (A4) - NO VIERON BLANCO
LVMJI (B200) LOCAL

DIA-13-JUN
TABANO (A4) - LOCAL
LVDIM (F28) NO ENTRO

DIA-14-JUN
TABANO (A4) - LOCAL

DIA-15-JUN
TABANO (A4) - LOCAL

HORAS DE VUELO A MLV (APROXIMADAS) CALCULADAS A 0200 HORAS DE F-28 Y 0300 HORAS DE L-188 TOTAL 135.

M E M O R A N D U M

PARA INFORMACION DEL: JEFE SECTOR DEFENSA AEREA GRANDE. PRODUCIDO POR: A-4 GRANDE

Río Grande, 22 de Junio de 1982.-

ASUNTO: Informar.

1. Elevo al señor Jefe, el presente Memorandum para dejar constancia de lo sucedido el día 21 de junio de 1982.

2. En dicha fecha arribó al Aeródromo Río Grande, un avión Boeing 707 carguero perteneciente a la Compañía del Estado "Aerolíneas Argentinas", transportando cargas comerciales y quedando en esta escala con una capacidad de carga disponible de 34.000 Kg. y 150 m3 y debía regresar a Ezeiza en estas condiciones.

3. Teniendo en cuenta la situación actual que vive el País, donde la economía de medios es imperativa, y encontrandome a cargo de la Terminal Aérea Río Grande, inicié gestiones para conseguir la utilización de dicha bodega.

4. En esta terminal había carga hacia la VI Brigada Aérea (ubicada en la Ruta Río Grande - Ezeiza), de material de Apoyo del Escuadrón Aeromóvil M-5, que debía replegarse, que superaba dicha bodega y que de ser transportada evitaría el movimiento, ida y vuelta (con el correspondiente ahorro en combustible y horas avión) de un B-707 ó similar, para recorrer 3100 kms.

5. Posteriormente el Oficial a cargo del personal y material desplegado en esta Isla correspondiente a la Fuerza Ejército, también realizó gestiones para obtener dicho traslado hasta Ezeiza sin desviar el avión de su ruta original.

6. Dichas gestiones no progresaron y el B-707 despegó hacia Ezeiza con bodega disponible quedando en esta escala carga que demandará para su traslado los movimientos (con los consiguientes gastos extras para el País), ya mencionados.

7. El suscripto como Militar y Argentino, está convencido de que le resulta una obligación, el dejar constancia de lo sucedido y el solicitar se de a este Memorandum el trámite que estime corresponder.

Capitán D. Carlos A. SAPPIA
Ofic. A-4 - GRA

Vº Bº

[illegible]
Con Cariño

PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS PARA AON - AOT

1. Para todos los procedimientos de AON, se partieron de las siguientes premisas:

1°) Todo buque enemigo contaba con detección de radar.

2°) Parámetros y alcances de las armas con que estaban equipados los buques enemigos.

3º) Posibilidad de eludir la caza interceptora enemiga.

4°) Silencio total de radio para no delatar la incursión.

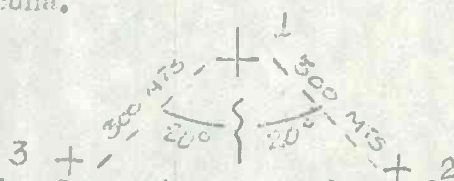
5°) Escape para eludir los fuegos del enemigo y la caza interceptora.

2. En base a lo anteriormente expresado, se montaron los ataques a unidades enemigas navales partiendo de las siguientes bases:

1°) El Escuadrón realizó en lo posible las navegaciones, formándole a un avión LEAR. El mismo contaba con navegador inercial. La responsabilidad de dicho avión era colocar a la escuadrilla de M-V en el punto número 1.

2°) Se estableció de acuerdo al lóbulo de radar de las fragatas tipo 42, que 100 MN antes del CM, la ella debía estar rasante.

3°) De acuerdo a las bombas y espoleta s usadas la formación la formación de la Ella fue en cuña.



De este modo todos los aviones pasaban sobre el CM antes que explotaran las bombas.

4°) Hasta aproximadamente 4 minutos antes del blanco se navegaba a 420 Km, a partir de eso momento se daba potencia para mantener 550 Km.

5°) Una vez visualizado el blanco, se enfilaba directamente hacia el mismo.

6°) Se tiraba desde rasante y a 550 Km.

7°) Nunca se efectuaron reempleos

8°) El silencio de radio se rompía en final, para referir perfectamente el blanco y para darse apoyo en la salida.

9°) Todos los AOT a buques, se trataron de realizar de la costa al mar; para ser confundidos en el terreno.

10°) Se establecían perfectamente antes de cada misión, cual sería el recorrido de escape y se fijaba un modo preciso. Como término medio, se realizaban aproximadamente 40 MN rasante en escape a pleno, 590 Km

PROCESO A SEGUIR PARA LA SALIDA DE UNA MISION DESDE LA RECEPCION DE LA ORDEN, HASTA LA EJECUCION E INFORMES CORRESPONDIENTES.

1. El proceso que se realiza para el cumplimiento de la salida de una misión desde la recepción de la orden hasta la ejecución de la misma y el informe final correspondientes es el que a continuación se detalla:

1°) La Orden Fragmentaria (OF) llega al CIC y, una vez pasada en limpio, se le informa al Escuadrón Aéreo.

2°) El Escuadrón Aéreo, ya tiene designadas las escuadrillas de antemano.

3°) Al recibir la Orden Fragmentaria, las escuadrillas designadas hacen la navegación en base al punto 1 y punto 2 que vienen especificados en la OF.

4°) Una vez que se tiene el tiempo de navegación hasta el OM, se determina la hora de despegue.

5°) Se hacen las coordinaciones con el avión guía (LEAR JET) el cual debe despegar 3 minutos antes de la Ella para reunirse con ella finalizado el descenso.

6°) Una ves hechas estas coordinaciones, la escuadrilla se dirije a los aviones 30 minutos antes del despegue.

7°) Al regresar de la misión, los pilotos se dirigen directamente a Inteligencia para realizar el informe correspondiente.

8°) Los tiempos insumidos desde la recepción de la Orden Fragmentaria hasta la llegada al OM, son aproximadamente los siguientes:

- Teniendo en cuenta que en general el tiempo de vuelo hasta el OM son 50 minutos, desde que llega la orden, hasta el OM pasan aproximadamente 02:00 horas.

2. En algunas ocaciones se recibía un adelanto del concepto de la operación, lo que permitía a las escuadrillas planificar con más detalles la navegación y clarificar cualquier tipo de dudas sobre la OF e Inteligencia sobre el OM.

3. Al recibir directamente la OF, en algunos casos las escuadrillas debieron salir sin tener bien en claro las situaciones de inteligencia y con algunas dudas, que por razones de tiempo no se pudieron aclarar.

I - INTELIGENCIA

1. A partir del día 09 de Abril de 1982, se formó la Sección Inteligencia del Sector de Defensa Aérea Grande, organizada de la siguiente forma:

- 1 Oficial Subalterno	Inteligencia Aérea
- 1 Oficial Subalterno	Contrainteligencia
- 2 Suboficiales Superiores	Inteligencia Aérea
- 3 Suboficiales Subalternos	Operadores de Claves

2. Se efectuó en principio la tarea de reunión de toda la información, referente a la Fuerza de Ataque británica, en especial el componente bélico, encontrándose en esos momentos con escasa información, que posteriormente se logró mediante el envío por parte de la Jefatura II y en la búsqueda propia, mediante colaboración de fuentes de la Armada, a efectos de poder completar la mayor cantidad de datos sobre la F.A.B., para satisfacer los requerimientos del Escuadrón Aéreo M-V.

3. Esta información se fué graficando, y se dió a conocer al Escuadrón Aéreo, a efectos de determinar las capacidades del enemigo, posteriormente se fué ampliando a medida que se fue recepcionando información de la FAS.

4. Asimismo y a medida que se llevaban a cabo las distintas misiones, se efectuaron los Interrogatorios a Tripulación de Combate, confección de Mensajes informando de dichas misiones a la FAS y posterior elevación de los ITC al A-2. El detalle completo de los ITC, se agrega en Anexo 1.

Cap. Ortiz

CARTOGRAFIA UTILIZADA EN OPERACIONES

1. La cartografía utilizada para las operaciones llevadas a cabo por esta unidad, son las que a continuación se detallan:

1°) Carta 1:1.000.000 USHUAIA

2°) Carta 1:1.000.000 RIO GALLEGOS

3°) Carta 1:1.000.000 ISLAS MALVINAS

4°) Carta 1:2.500.000 SUR

5°) Carta 1 500.000 ISLAS MALVINAS

6°) Carta IFR SUP 3 y 4

7°) Entradas por instrumentos del aeródromo de operaciones y alternativas con las navegaciones respectivas.

EQUIPAMIENTO Y VESTUARIO DEL PERSONAL

1. El equipo fue revisado al comenzar el despliegue y las radios no tenían pilas de repuesto, por lo que se solicitó al Comando la provisión urgente de dicho elemento y de un número determinado de radios ya que a medida que los aviones fueron siendo derrivados, era necesario reponer esos elementos en las nuevas tripulaciones. Hasta el momento no se recibió lo solicitado.

2. Mismo criterio se siguió con las linternas flash, las que no tenian pilas pues estaban descargadas la totalidad de ellas. El Comando contestó el mensaje con el que se solicitó las pilas que estaban en proceso de adquisición en el extranjero, no habiendosé recibido hasta ahora lo pedido.

3. Para evitar que en una eyección a alta velocidad sobre el mar o bien cuando el piloto estuviera herido y se viera imposibilitado de accionar el inflado del salvavidas, se instaló un sistema de fácil y segura utilización, para que en caso de una eyección, cuando se produzca la separación asiento piloto, se infle automáticamente el salvavidas y asegurar la flotación del piloto en cualquier circunstancia.

4. Al comienzo de las hostilidades, las tripulaciones del Escuadrón Aeromóvil M-V de Río Grande, realizaron 4 salidas desde el continente hacia nuestras Islas Malvinas sin buzo antiexposición, debido a que no existía ni en la Unidad ni en Abaspal el número mínimo de buzos. Luego se hicieron las averiguaciones para conseguir en el país dichos elementos o algo similar y se adquirieron algunos de neoprene, que cumplen con las necesidades, pero con ciertos inconvenientes ya que al ser muy abrigados no se les puede usar en forma contínua, por ejemplo en caso de alerta a tres minutos, situación en la que es necesario que las tripulaciones estén permanentemente vestidas. Se hace prioritaria la // provisión de buzos secos del tipo AGRAZUR, ya que otros buzos, ya sean secos ó húmedos, si bien cumplen parcialmente con la función, son muy incómodos y se hace muy difícil el mantenimiento, pues se necesita personal especializado para / una revisión constante y periódica. Además vienen incompletos, sin los guantes de neopreno, hay que pegarles las mangas pues no vienen incluídos con el equipo, vienen por separado, hay que modificarle la parte del cuello pues todos aquellos que los usaron tuvieron que cortarle parte de la goma, ya que era imposible usarlos durante más de 30 o 40 minutos.

5. De la conversación con tripulantes eyectados y luego recuperados, se desprendió que era necesario incluir en los chalecos alguna droga del tipo morfina para calmar el dolor en ciertas circunstancias de supervivencia individual y ante heridas recibidas, lo que consultado con personal de sanidad fue considerado apto y factible; se solicitó al Comando un medicamento que tuviera la droga incluída en la jeringa, para facilitar la aplicación en caso de necesidad aún con una sola mano, pero lo que fue provisto no cumplía con este requisito y aún así, como pudo haber sido necesario sin ser especificamente lo solicitado, se incluyó en los chalecos una jeringa, dos ampollas de mofina y un recipiente pequeño con alcohol.

6. La mayoría de las eyecciones fueron a alta velocidad, baja altura y en condiciones meteorológicas de poca visibilidad y como los cascos que se usaron eran de un solo visor, los pilotos se eyectaron con el visor oscuro arriba, es decir sin visor y dos de ellos tuvieron problemas en los ojos, por lo que se solicitó a la VIII Brigada Aérea la provisión de cascos GENAU tipo 316 para las tripulaciones aún en operaciones y se logró que todos los pilotos tengan cascos de dos visores. Para futuras provisiones y adquisiciones es conveniente tener// en cuenta que los cascos más adecuados son los de ésta marca, porque para usar cualquier otro casco en el MV DAGGER es necesario hacer modificaciones que no siempre son seguras y efectivas, además que los cascos norteamericanos normalmente provistos a la VI Brigada son de un solo visor.

7. Se copió un minicomponente de supervivencia de origen norteamericano y se entregó a las tripulaciones, uno a cada uno, y luego de hacer algunas averiguaciones se comprobó la existencia en supervivencia de El Palomar de un cierto número de éstos Kits y se consiguió que fueran enviados éstos a Río Grande, por lo que ahora el chaleco contiene dos Kits, que aseguran la supervivencia individual por 24 horas, comiendo raciones concentadas, sin desnutrirse y administrando las raciones se puede extender éste período a 48 horas.

PERSONAL - DEFICIENCIAS Y PROBLEMAS DEL AREA EN EL ASPECTO OPERATIVO

1. No hubo problemas con el personal en el aspecto operativo, el personal destinado a Inteligencia, Contrainteligencia y Operadores de Claves, se desempeñó en diversas actividades extras a las funciones para las que fué destinado, debido a la falta de personal en otras áreas como ser: personal, transporte, alojamiento, racionamiento, compras, etc.

2. Asimismo hubo deficiencias de personal especializado para la Terminal Aérea.

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO AEREO ESTRATEGICO
SECTOR DEFENSA GRANDE

LISTA DE PERSONAL

- JEFATURA DE SECTOR

1.	Com.	CORINO, Carlos
2.	Cap.	SAPPIA, Carlos
3.	Cap.	ORTIZ, Jorge
4.	Cap.	ALGUACIL, Miguel
5.	Ten.	OLIVA, Juan
6.	S.Aux.	DELGADO, Roberto
7.	C.P.	IBARRA, Humberto
8.	C.P.	CARREÑO, Rubén
9.	C.P.	SANDOVAL, Angel
10.	C.1º	LAMASCHIA, Rolando
11.	C.	RODA, Gustavo

- C.I.C.

12.	My.	LUPIAÑEZ, Carlos
13.	My.	OTERO, Daniel
14.	My.	MOUESCA, Juan
15.	S.P.	FIGUEROA, Pedro
16.	S.A.	MANYSZYN, Demetrio
17.	S.Aux.	JAIME, Fernando
18.	S.Aux.	GARCIA, Vicente
19.	S.Aux.	FRANCOMANO, Silvio
20.	C.P.	NEDELCOUR, Jorge
21.	C.P.	VAZQUEZ, Juan
22.	C.1º	LIENDO, Eduardo
23.	C.1º	LOPEZ, Gustavo
24.	C.1º	DELFITO, José
25.	C.1º	ZELAYA, Roque
26.	C.	CASTRO, Rafael

- VI BRIGADA AEREA

27.	My.	MARTINEZ, Carlos Napoleón 1
28.	Cap.	CIMATTI, Amílcar César 2
29.	Cap.	MIR GONZALEZ, Horacio 3
30.	Cap.	RHODE, Carlos 4
31.	Cap.	MAFFEY, Carlos 5
32.	Cap.	JANNET, Roberto 6
33.	Cap.	MORENO, Carlos 7
34.	Cap.	ROBLES, Pedro Iginio 8
35.	1er.Ten.	RATTI, Jorge 9
36.	1er.Ten.	GAVARI, A. 10
37.	1er.Ten.	ANTONIETTI, Carlos 11
38.	1er.Ten.	MARTINEZ COMA, Guillermo José
39.	Ten.	GALETTI, Rubén
40.	Ten.	ROLANDO, Martín
41.	S.M.	LAINO, Juan Carlos
42.	S.Aux.	MIRANDA, Pedro
43.	C.P.	GIL, Eduardo César
44.	C.P.	CELIS, Oscar
45.	C.P.	RONDAN, Jorge Alberto
46.	C.P.	ZANUTINI, Rubén Alcídes

47.	C.P.	GAVOSTO, Osvaldo
48.	C.P.	BENTANCOUR, Carlos
49.	C.P.	MARTINEZ, Juan Carlos
50.	C.P.	TUPAMAR, Juan Ramón
51.	C.P.	BLENGINO, Héctor Hugo
52.	C.P.	OLGUIN, Antonio Edmundo
53.	C.P.	RINAUDO, Miguel
54.	C.1°	LUCERO, Guillermo
55.	C.1°	MENENDEZ, Claudio
56.	C.1°	HERRERA, Federico Omar
57.	C.1°	BUSTOS, Gilberto Oscar
58.	C.1°	FILOMENI, Marcelo
59.	C.1°	ANCHORDOQUI, Guillermo
60.	C.1°	FONTANA, Jorge Daniel
61.	C.1°	GRANADO, José Antonio
62.	C.1°	PEREZ, Rubén
63.	C.1°	SORIA, Guillermo Oscar
64.	C.	DURAN, Carlos
65.	C.	VEGA, Osvaldo
66.	C.	ALTAMIRANO, César
67.	C.	BARRIONUEVO, Héctor
68.	C.	PASCUAL, Jo[illegible] Francisco
69.	C.	QUIDIELLO, Carlos
70.	C.	DE LA FUENTE, Pablo
71.	C.	DIAZ, Gustavo
72.	C.	CORNEJO, Guillermo
73.	C.	GUZMAN, José Carlos
74.	C.	SAUL, Mario
75.	C.	MAISON, Luís Alejandro
76.	C.	GARCIA, Walter
77.	C.	ACUÑA, Mario Raúl
78.	C.	DUIN, Walter
79.	C.	BRACAMONTE, Julio
80.	C.	CARDOZO, Santos
81.	C.	CHARRAS, Samuel
82.	C.	CONTRERAS, Daniel
83.	C.	PABES, Mario Dante
84.	C.	SCHINDLER, José
85.	C.	MORENO, Víctor
86.	C.	SANTINI, Oscar
87.	C.	GIRAUDO, Horacio
88.	C.	PARIANI, Walter
89.	C.	DOMINGUEZ, Gabriel
90.	C.	MIRA, Néstor Orlando
91.	C.	ACOSTA, Miguel
92.	C.	RODRIGUEZ, Rubén D.
93.	C.	RODRIGUEZ, Jorge A.
94.	C.	ASRIN, Víctor
95.	C.	SANCHEZ? Claudio
96.	C.	ALVAREZ, Humberto Germán
97.	C.	CONCA, Daniel Roberto
98.	C.	BUGARINI, Marcelo
99.	C.	GANDARA, Juan Armando
100.	C.	RIVAROLA, Daniel Gustavo

101.	P.C.	CROSSI, Héctor
102.	P.C.	FERRARO, Carlos
103.	P.C.	VARELA, Héctor
104.	P.C.	FANTINATO, Carlos
105.	P.C.	LARRIATEGUI, José
106.	P.C.	CURSI, Darío
107.	P.C.	FILONI, José
108.	SC/63	DADAN, Miguel
109.	SC/63	SIERRA, Daniel
110.	SC/63	ROMERO, Sergio
111.	SC/63	OJEDA, Mauricio
112.	SC/63	CAIONI, Roberto
113.	SC/63	IGOR, Miguel
114.	SC/63	MOYANO, José
115.	SC/63	NAVARRE, Guillermo
116.	SC/63	GALVAN, Claudio
117.	SC/63	KEES, Edgardo
118.	SC/63	FERNANDEZ, Juan
119.	SC/63	ZALETTI, Miguel
120.	SC/63	ALANIZ, Daniel
121.	SC/63	CHABARRIA, Oscar
122.	SC/63	GONZALEZ, Jorge
123.	SC/63	CARRION, Ricardo
124.	SC/63	MARTINEZ, Rubén

- G.2 VYCA

125.	My.	VALDEVENITEZ, Manuel
126.	Ten.	BARBATTI, Alberto
127.	Ten.	BIASI, Juan
128.	Ten.	OBERKSERSCH, Jorge
129.	Ten.	GENTURION, Rodolfo
130.	Alf.	PASCUAL, Ernesto
131.	Alf.	MOLINA, Luís
132.	S.P.	CORDOBA, Adán
133.	S.A.	GALLARDO, Carlos
134.	S.Aux.	RAMIREZ, Juan
135.	C.P.	GONZALEZ, Mario
136.	C.P.	RODRIGUEZ, Carlos
137.	C.P.	DE LA TORRE, Armando
138.	C.1°	CABRERA, Jorge
139.	C.1°	ROSSI, Carlos
140.	C.1°	VALDEZ, Alberto
141.	C.	BRICOLA, Marcos
142.	C.	LUNA, José
143.	C.	VAZQUEZ, Gerardo
144.	C.	AHUMADA, Angel
145.	C.	PARDIÑO, Miguel
146.	SC/63	VELARDEZ, Eduardo
147.	SC/63	PRIMASA, Horacio
148.	SC/63	LOPEZ, Juan
149.	SC/63	ALEGRE, Hugo Roberto
150.	SC/63	ANCHABA, Roberto
151.	SC/63	TOGNOLINI, Gustavo
152.	SC/63	DALIA TORRE, Guillermo
153.	SC/63	FERNANDEZ, Miguel

- ARTILLERIA ANTIAEREA

154.	1er.Ten.	GOBINI, Atilio
155.	S.A.	CONTRERAS, Oscar
156.	S.Aux.	RIMADA, Néstor
157.	S.Aux.	DIAZ, Jorge
158.	C.P.	GABIAL, Américo
159.	C.P.	CORIA, Jorge
160.	C.P.	BATTISTI, Rubén
161.	C.P.	ROBLEDO, Luís
162.	C.1°	SOLJAN, Jorge
163.	C.1°	SALAFIA, Juan Carlos
164.	C.	PIZARRO, José
165.	C.	MIRETTI, Juan Carlos
166.	C.	CATULO, Jorge
167.	SC/63	NOVERO, Daniel
168.	SC/63	ECHEGARAY, Ricardo
169.	SC/63	FERNANDEZ, Eduardo
170.	SC/63	AMARFIL, Jorge
171.	SC/63	PONT, Rubén Darío
172.	SC/63	BARRIOS, Jorge
173.	SC/63	CALIVAR, Eliseo
174.	SC/63	DOMINGUEZ, Oscar
175.	SC/63	FERREYRA, Baltazar
176.	SC/63	GAUNA, Arsenio
177.	SC/63	GAUNA, Tito Osvaldo
178.	SC/63	GOMEZ, Eduardo Luís
179.	SC/63	GOMEZ, Antonio
180.	SC/63	GOMEZ, Ramón Cirilo
181.	SC/63	RODRIGUEZ, Diego
182.	SC/63	GONZALEZ, Humberto
183.	SC/63	HUGHETTI, Juan Ramón
184.	SC/63	LEGAL, Mario de Jesús
185.	SC/63	LENCINA, Gregorio
186.	SC/63	LUNA, José Ramón
187.	SC/63	MACIEL, Ramón
188.	SC/63	MAMBRIN, Ricardo
189.	SC/63	MARTINEZ, Gabriel
190.	SC/63	MATTO, Víctor Ramón
191.	SC/63	MELO, Héctor Jesús
192.	SC/63	MONTOYA, Juan Pascual
193.	SC/63	BARRIONUEVO, Rodolfo Cándido
194.	SC/63	RODRIGUEZ, Jorge Enrique
195.	SC/63	ROSALES, Luís

FUERZA AGREGADA

1.	Cap.	PANE	Lear Jet
2.	Cap.	VELAZCO	Lear Jet
3.	Cap.	JURI	Lear Jet
4.	Cap.	GOMEZ, Julio	VI Brigada Aérea
5.	1er.Ten.	BIANCO	Lear Jet
6.	~~1er.Ten.~~	~~GONZALEZ~~	~~[illegible]~~
7.	Ten.	HERRERA	Lear Jet
8.	Ten.	FELICI	Lear Jet
9.	S.P.	LUBO, Ramón	Gpo.Construcciones
10.	S.P.	AIMARETTI, Omar	VI Brigada Aérea
11.	S.Aux.	ALINES, Raúl	VI Brigada Aérea
12.	C.P.	MORENO, José Luís	VI Brigada Aérea
13.	C.P.	CARDENAS, Juan	VI Brigada Aérea
14.	C.P.	GEUNA, Horacio	VI Brigada Aérea
15.	C.P.	ECKERDT, Juan	VI Brigada Aérea
16.	C.P.	LAGGER, Eduardo	Lear Jet
17.	C.1º	LOPEZ, Alejandro	Lear Jet
18.	C.1º	MOTHE, Juan	Lear Jet
19.	C.1º	SALAS, Pedro	VI Brigada Aérea
20.	C.1º	PALLERO, Mari	VI Brigada Aérea
21.	C.1º	MOUNHO, Carlos	VI Brigada Aérea
22.	C.	BATISTELLI, Eduardo	VI Brigada Aérea
23.	C.	JONHANENSEN, Carlos	VI Brigada Aérea
24.	C.	PALACIOS, Carlos	ESACM
25.	C.	GAMIO, Carlos	VI Brigada Aérea
26.	C.	GUZMAN, Rubén	VI Brigada Aérea
27.	C.	AMBROSIO, Juan Rubén	Art.Antiaérea
28.	P.C.	CABOS, Víctor	Gpo.Construcciones
29.	P.C.	ONDICOL, José	VI Brigada Aérea
30.	P.C.	ROMAN, Rubén	VI Brigada Aérea
31.	P.C.	MARTINS, Rodolfo	VI Brigada Aérea
32.	SC/63	BASUALDO, Bernardo	VI Brigada Aérea
33.	SC/63	LUSTO, Rubén	VI Brigada Aérea
34.	SC/63	DE MIGUEL, Alejandro	VI Brigada Aérea
35.	SC/63	PESSI, Jorge	VI Brigada Aérea
36.	P.C.	CASTAÑO, Carlos	III Brigada Aérea
37.	P.C.	EDER, Luis	VI Brigada Aérea
38.	S.A.	VILLARREAL	VI Brigada Aérea
38.	C.P.	ALMADA, Gustavo	VI Brigada Aérea
39.	C.	FERRARO, Gabriel	VI Brigada Aérea
40.	C.	ARTIGAS, Guillermo	VII Brigada Aérea

TERMINAL AEREA

Debido a que el Sector de Defensa Aérea Río Grande, se instaló como Unidad alojada en dependencias de la Armada, se debío implementar una terminal aérea para el despacho y recepción de personal y material propio desde y haciá otras unidades.
Dicha Terminal careció de medios propios, lo que ocacionó inconvenientes de demora en sus tareas, ya que en la base existía un solo Autoelevador tipo "Clark" en sevicio y perteneciente a la Armada; el que debió ser compartido con la prioridad correspondiente al propietario, quien debía atender una cantidad considerable de vuelos, teniendo en cuenta que la Armada hacía el puente aéreo a Malvinas desde este Aerodromo.
El personal afectado a tal tarea, fue personal de Escuadrón Técnico M-V, los que debían además realizar tareas propias para las que habían desplegado a esta, no siendo por lo consiguiente de la especialidad.
No se desponía de lugar para almacenar las cargas recepcionadas o a enviar, por lo que las mismas debían quedar en algunas oportunidades al aire libre (si su constitución lo permitía) o en lugares alejados de la plataforma de carga.

Para próximas operaciones se sugiere el despliegue de dos hombres de la especialidad sin perjuicio de otras funciones, para desempeñarse en la Terminal Aérea, los que podrán se reforzados por personal de mecánicos y soldados según las necesidades.
Asimismo se sugiere el despliegue de un Autoelevador tipo "Clark" y un chatón tipo "Doly".
Esta sugerencia sería el mínimo personal y material para un funcionamiento normal de la Terminal Aérea Río Grande.

VUELOS DE ARA DESDE GRA

9 ABRIL			DESP.	
LV- PER	(F- 28)	GRA- MLV	08:17	
LV- BUL	(L- 188)	GRA- MLV	09:15	
LV- MAL	(F- 28)	GRA- MLV	10:17	
LV- CAP	(L- 188)	GRA- MLV	11:20	
LV- OLI	(F- 28)	GRA- MLV	12:28	
LV- BOM	(L- 188)	GRA- MLV	12:14	
LV- PER	(F- 28)	GRA- MLV	13:11	
LV- BUL	(L- 188)	GRA- MLV	14:08	
LV- MLV	(L- 188)	GRA- MLV	14:50	
LV- CAP	(L- 188)	GRA- MLV	16:23	
LV- OLI	(F- 28)	GRA- MLV	16:28	
LV- BOM	(L- 188)	GRA- MLV	17:58	
LV- MLV	(L- 188)	GRA- MLV	18:23	
LV- BUL	(L- 188)	GRA- MLV	19:00	
CABU	(MC- 33)	Local GRA	11:48	
10 ABRIL				
LV- LUP	(L- 188)	GRA- MLV	08:36	
LV+ PER	(F- 28)	GRA- MLV	08:23	
LV- OIM	(F- 28)	GRA- MLV	09:50	
LV- BOV	(L- 188)	GRA- MLV	10:43	
LV- BUL	(L- 188)	GRA- MLV	13:27	
LV- OLI	(F- 28)	GRA- MLV	14:53	
LV- LUP	(L- 188)	GRA- MLV	13:51	
LV- MAL	(F- 28)	GRA- MLV	16:02	
LV- BOV	(L- 188)	GRA- MLV	16:09	
LV- BUL	(L- 188)	GRA- MLV	19:24	
4-G-43	(B- 200)	GRA- USU	10:04	Traslado PAX
5-T-30	(HS-125)	GRA- USU	11:14	Traslado PAX
LV- ROG	(HS-125)	GRA- EPO	16:16	Traslado PAX
11 ABRIL				
LV- PER	(F- 28)	GRA- EZE	07:02	
LV- BOV	(L- 188)	GRA- EZE	07:24	
LV- DIM	(F- 28)	GRA- EZE	07:12	
LV- BUL	(L- 188)	GRA- EZE	07:27	
LV- OLI	(F- 28)	GRA- MLV	08:41	
LV- LUB	(L- 188)	GRA- MLV	09:06	
LV- OLI	(F- 28)	GRA- MLV	14:38	
4-G+43	(B- 200)	USU-GAL-USU		
ALONDRA	(MC- 33)	GRA- USU		
LV- OLI	(FO 28)	GRA- EPO	19:40	
LV- LUP	(L- 188)	GRA- EPO	14:24	
LV- GOM	(F- 28)	EPO- GRA		
LV- RUB	(F- 28)	EPO- GRA		

12 ABRIL

LV- OLI	(F- 28)	EPO- GRA	
LV- RUB	(F- 28)	GAL- GRA	
LV- PER	(F- 28)	EPO- GRA	
LV- PRO	(NEPT)	EPO- GRA	
LV- MAL	(F- 28)	GRA- MLV	07:01
LV- CAP	(L- 188)	GRA- MLV	07:09
LV- MAL	(FO 28)	GRA- MLV	10:04
LV- RUB	(F- 28)	GRA- MLV	10:36
LV- PER	(F- 28)	GRA- MLV	11:37
LV- RUB	(F- 28)	GRA- MLV	15:02
LV- BUL	(L- 188)	GRA- MLV	CANCELADO
LV- PER	(F- 28)	GRA- MLV	17:38
LV- CAP	(L- 188)	GRA- MLV	18:12
4-G-43	(B- 200)	Local	
LV- HET	(MC- 39)	GRA- CRV	
LV- CAB	(MC- 39)	TRE- GRA	
LV- MAL	(F- 28)	GRA- EPO	19:35
LV- HAM	(B- 200)	TRE- GRA	

13 ABRIL

LV- CCL	(L- 188)	GRA- MDP	03:00	
5-T-20	(F- 28)	GRA- MLV	08:00	QRF por TEC
LV- DHL	(SKYVAN)	GRA- GAL	10:13	Prefectura
4-G-44	(B- 200)	GRA- MLV	11:56	
LV- LUP	(L- 188)	GRA- USU		
5-T-20	(f- 28)	GRA- MLV	12:02	
2-P-112	(NEPT)	Local	Explor.	
TUCAN	(B- 80)	Local		
LV- BUL	(L- 188)	USU-GRA-EPO		
LV- RUB	(F- 28)	GRA- EPO	17:32	

14 ABRIL

4- F-22	(B- 80)	GRA- USU	10:31
4- G-43	(B- 200)	GRA- USU	10:59
CHICHE	(MC- 39)	Local	
LV- GOM	(F- 28)	GRA-USU-GRA	14:53
LV- LLC	(L- 188)	GRA-USU-GRA	15:29
LV- GOM	(F- 28)	GRA-USU-	19:39
LV- LLC	(L- 188)	GRA- USU	18:26
LV- CYL	(MC- 33)	TRE- GRA	
LV- BOV	(L- 188)	GRA- EZE	21:24

15 ABRIL

LV- ARB	(NEPT)	GRA- EPO	05:56
LV- CLC	(L- 188)	USU- GRA	
LV- GOM	(F- 28)	USU- GRA	
5-T- 1	(L- 188)	GRA- MLV	10:01
CHINO	(MC- 33)	Local	



IVAN	(MC- 33)	Local		
CANARIO	(Helicop)	Local	11:00	
CANARIO	(Helicop)	Local	13:16	
5-T-1	(L- 188)	GRA- MLV	14:53	
5-T-21	(F- 28)	GRA- MLV	15:22	
LV- BUL	(L- 188)	PDI- GRA		
LV- JMP	(T- 34 C)	GAL- GRA		
LV- BUL	(L- 188)	GRA-USU-GRA		
LV- BOM	(L- 188)	EPO- GRA		
LV- LUP	(L- 188)	GRA- EPO	20:26	

16 ABRIL

LV- BOC	(L- 188)	GRA-USU-GRA	07:45	
4-G-44	(B- 200)	GRA- MLV	08:32	
PA- 12	(PUMA)	GRA- MLV	08:45	Prefectura
LV- JEP	(B- 80)	USU- GRA		
5-T-21	(F- 28)	GRA- MLV	09:01	
LV- JEP	(B- 80)	GRA- GAL	09:58	
PORA	(MC- 39)	Local		
LV- LUP	(L- 188)	GRA- EPO	11:40	
LV- MAL	(F- 28)	EPO- GRA		
5-T-21	(F- 28)	GRA- MLV	13:36	
LV- BUL	(L- 188)	EPO- GRA		
LV- DIM	(F- 28)	EZE- GRA		
5-T-20	(f- 28)	GRA- MLV	15:44	
LV- PEG	(SKYVAN)	GAL- GRA		Prefectura
LV- BUL	(L- 188)	GRA- USU	15:18	
PA- 22	(B- 80)	GRA- USU	16:20	
LV- CAP	(L- 188)	GRA		
LV- CAM	(MC- 33)	CRV- GAL		
CHICHE	(MC- 33)	Local		
LV- GOM	(F- 28)	GRA- USU	17:08	
PALENQUE	(T- 34 C)	Local		
LV- LUP	(L- 188)	GRA- EPO	18:52	
5-T-21	(F- 28)	GRA- MLV	18:02	
LV- GOM	(F- 28)	GRA- EPO	18:46	

17 ABRIL

LV- PER	(F- 28)	USU- GRA		
5-T-21	(F- 28)	GRA- MLV	09:37	
LV- PNA	(SKYV)	GAL- USU		Prefectura
LV- OLI	(F- 28)	EPO- GRA		
5-T-20	(F- 28)	GRA- MLV	12:10	
LV- ARB	(NEPT)	GRA		
LV- LUC	(L- 188)	GRA		
TANO	(MC- 33)	GRA- USU	14:45	
LV- LCC	(L- 188)	GRA- EPO	15:26	
LV- OLI	(F- 28)	GRA- EPO	15:56	
LV- PEG	(SKYV)	GRA-USU-GRA	15:23	Prefectura
3-4-102	(Helicop)	GRA- USU	15:41	
PEPE	(T- 34-C)	Local		



LV- BUL	(L- 188)	TRE- GRA		
5-T-21	(F- 28)	GRA- MLV	18:46	
LV- BOV	(L- 188)	EPO- GRA		
LV- BOV	(L- 188)	GRA- EPO	21:40	
LV- FYS	(B- 200)	Local		Rastreo 50 millas al este de GRA.

18 ABRIL

LV- FYS	(B- 200)	GRA- CRV	08:10	
BILLETE	(NEPT)	GRA-MLV-GRA	07:10	Explor.
5-T-20	(F- 28)	USU- GRA		
5-T-21	(F- 28)	GRA- MLV	09:36	
CRIA	(MC- 39)	Local		
LV- DHL	(SKYV)	GRA-USU-GRA	10:32	Prefectura
LV- CAP	(L- 188)	EPO- GRA		
LV- BOV	(L- 188)	EPO- GRA		
LV- PER	(F- 28)	GRA- USU	14:39	
LV- LCB	(L- 188)	GRA- EZE	13:25	
5-T-20	(F- 28)	GRA- EZE	15:50	
LV- BOV	(L- 188)	GRA- EPO	17:39	
LV- PER	(F- 28)	GRA- USU	18:27	
LV- HAM	(B- 200)	GAL- GRA		

19 ABRIL

LV- PER	(F- 28)	USU- GRA		
4-G-43	(B- 200)	Local		
LV- OLI	(HS-125)	EPO-GRA-EPO	16:29	
LV- DHL	(SKYV)	GRA-USU-GRA	10:50	Prefectura
LV- DOZ	(T-34 C)	Local		
5-T-21	(F- 28)	GRA- MLV	11:05	
LV- COL	(SUE)	EPO- GRA		
LV- DOZ	(T-34 C)	Local		
LV- ARB	(NEPT)	Local	14:32	Exploración
LV- DHL	(SKYV)	GRA-USU-GRA	15:41	Prefectura
LV- BEN	(MC- 33)	GRA- USU	15:33	
5-T-21	(F- 28)	GRA- GAL	16:32	
4-G-43	(B- 200)	GRA- USU	17:02	
LV- CUM	(NEPT)	GRA		
RUSO	(NEPT)	GRA- USU	22:19	
LV- ARB	(NEPT)	Local	14:32	Exploración

20 ABRIL

PA- 51	(SKYV)	GRA-USU-GRA	08:40	Prefectura
LV- LUP	(L- 188)	EPO- GRA		
LV- RUB	(F- 28)	EPO- GRA		
LV- CAP	(L- 188)	EPO- GRA		
LV- LUP	(L- 188)	GRA-USU-GRA	15:01	
PITI	(SUE)	Local	14:30	

LV- PER	(F- 28)	GRA- EPO	17:23	
LV- CAP	(L- 188)	GRA- EPO	18:50	
5-T-21	(F- 28)	GRA-USU-GRA	17:30	QRF por MET
5-T-20	(F- 28)	GRA-USU-GRA	18:29	QRF por MET
LV- BUL	(L- 188)	GRA- EZE	18:10	

21 ABRIL

ASFALTO	(NEPT)	Local	08:20	Exploración
LV- GEN	(B- 200)	USU- GRA		
LV- MEN	(B- 200)	GRA- MLV	09:50	
PA- 54	(SKYV)	GRA- MLV	10:25	Prefectura
5-T-20	(F- 28)	GRA- MLV	10:30	
LV- LUP	(L- 188)	USU- GRA		
PANCHO	(SUE)	Local	12:03	
LV- BLD	(F- 28)	GRA- SCZ		
LORD	(L- 188)	GRA- MLV	12:15	
LV- MAL	(F- 28)	GRA- EZE	10:33	
ASADOR	(MC- 33)	Local	11:21	
LV- CPA	(l- 188)	TRE- GRA		
LV- PER	(T-34 C)	Local	13:55	
LV- DHL	(SKYV)	GRA-USU-GRA	14:12	
5-T-20	(F- 28)	GRA- MLV	15:10	
LV- ETC	(PUMA)	Local	15:02	Prefectura
LV- DHL	(SKYV)	GRA-USU-GRA	16:35	Prefectura
LV- CAP	(L- 188)	GRA- EPO	16:38	
LV- LUP	(L- 188)	GRA- USU	17:50	
5-T-20	(F- 28)	GRA- USU	21:26	

22 ABRIL

LV- PEG	(SKYV)	GRA-GAL-GRA	08:39	Prefectura
5-T-20	(F- 28)	USU- GRA		
5-T-20	(F- 28)	GRA- MLV	09:54	
LV- ETC	(AUMA)	Local	11:32	Prefectura
4-G- 44	(B- 200)	Local	13:13	
ASFALTO	(NEPT)	Local	14:05	Exploración
LITORAL	(SUE)	Local	14:14	
LITORAL	(SUE)	Local	15:22	
5-T-20	(F- 28)	GRA- MLV	15:26	QRF por TEC
LV- DHL	(SKYV)	Local	16:18	Prefectura
LV- MOL	(MC- 33)	Local	16:11	
5-T-20	(F- 28)	GRA- MLV	16:26	
ASADOR	(MC- 33)	USU- GRA		
LITORAL	(SUE)	Local	17:15	
LV- RHA	(PUMA)	GAL- GRA		Prefectura

23 ABRIL

LV- ETC	(PUMA)	GRA-USU-GRA	08:06	Prefectura
LV- LUP	(L- 188)	USU- GRA		
LV- ALL	(B- 200)	GRA- MLV	11:13	



5-T-20	(F- 28)	GRA- MLV	09:44	
ASFALTO	(NEPT)	Local	09:49	Exploración
LITORAL	(SUE)	Local	10:16	
LV- LUP	(L- 188)	GRA- MLV	11:56	
ARTICO	(T- 34 C)	Local	11:52	
PA- 50	(SKYV)	Local	11:34	
VINCHA	(SUE)	Local	12:05	
LV- OLA	(B- 200)	GRA-USU-GRA	12:24	
RUSO	(NEPT)	Local	13:02	Exploración
LV- PEG	(SKYV)	Local	14:51	Prefectura
LV- GOM	(F- 28)	GRA- USU	15:21	
LV- BOV	(L- 188)	EPO- GRA		
LV- BOV	(L- 188)	GRA-USU-EPO	17:38	
LV- CAM	(L- 188)	GRA- EPO	17:40	
LV- MZE	(B- 80)	USU- GRA		

24 ABRIL

LV- JPR	(NEPT)	GRA- EZE	23:11	
ESPONJA	(B- 200)	GRA- MLV	07:50	
LV- MOL	(MC- 33)	GRA- MLV	09:44	
ESPONJA	(B- 200)	GRA- MLV	10:21	
LV- PER	(T- 34 C)	GRA- MLV	10:18	
LITORAL	(SUE)	Local	10:40	
LV- MEZ	(B- 80)	GRA- USU	11:34	
VINCHA	(SUE)	Local	10:40	
ALBATRO	(T-34 C)	Local	11:43	
LV- DIM	(F- 28)	PDI-GRA-USU		
VINCHA	(SUE)	Local	12:25	
LV- BOV	(L- 188)	EPO- GRA		
LV- DIM	(F- 28)	USU-GRA-EPO		
LV- RHA	(PUMA)	GRA- GAL	16:29	Prefectura
LV- DHL	(SKYV)	GRA- GAL	16:55	Prefectura
LV- BOV	(L- 188)	GRA- MLV	17:20	

25ABRIL

LV- GOM	(F- 28)	USU-GRA-USU	
LV- MEZ	(B- 80)	USU- GRA	
LV- ALL	(B- 200)	Local	11:54
LITORAL	(SUE)	Local	10:20
LV- GOM	(F- 28)	USU- GRA	
LV- BEN	(MC- 33)	USU- GRA	
VINCHA	(SUE)	Local	11:17
LV- BOV	(L- 188)	GRA-USU-GRA	11:57
LV- MEZ	(B- 80)	Local	15:50
LV- BOV	(L- 188)	GRA- MLV	CANCELADO
LV- GOM	(F- 28)	GRA- USU	18:03
LV- BOV	(L- 188)	GRA- USU	18:08
BOTIN	(B- 80)	USU- GRA	

26 ABRIL

LV- CWM	(NEPT)	EPO- GRA		
LV- GOM	(F- 28)	USU- GRA		
LV- BOV	(L- 188)	USU- GRA		
5-T-20	(F- 28)	GRA- MLV	09:38	
LV- BOV	(L- 188)	GRA- MLV	10:00	
LITORAL	(SUE)	Local	10:20	
ARTICO	(T- 34 C)	Local	11:02	
VINCHA	(SUE)	Local	11:21	
BOTIN	(B- 80)	GRA- MLV	13:22	
LITORAL	(SUE)	Local	13:33	
5-T-20	(F- 28)	GRA- MLV	14:22	
LV- BOV	(L- 188)	GRA- MLV	14:32	
BAGRE	(SKYV)	Local	14:34	Prefectura
LV- GOM	(F- 28)	GRA-USU-GRA	18:03	
LV- PER	(F- 28)	TRC- GRA		
LV- BOV	(L- 188)	GRA- EPO	20:07	

27 ABRIL

LV- GOM	(F- 28)	USU- GRA		
LV- ALL	(B- 200)	GRA- USU	09:21	
LV- GOM	(F- 28)	GRA- CRV	10:39	
LV- PER	(F- 28)	GRA-MLV-GRA	10:47	
LITORAL	(SUE)	Local	11:12	
LV- PRD	(NEPT)	LOcal	12:04	Exploración
VINCHA	(SUE)	Local	12:22	
LV- ALL	(B- 200)	USU- GRA		
GALLETA	(PUMA)	Local	12:48	Prefectura
LV- MJI	(B- 200)	GAL- GRA		
LV- ALL	(B- 200)	GRA-ADO-GRA	13:42	
LV- PEG	(SKYV)	GRA-GAL-GRA	17:33	Prefectura
GALLETA	(PUMA)	Local	14:19	Prefectura
LV- BSL	(L- 188)	EPO- GRA		
LV- PER	(F- 28)	GRA-MLV-GRA	17:05	
LV- MAL	(F- 28)	PDI- GRA		
LV- BSL	(L- 188)	GRA- EZE	18:37	
LV- SOL	(B- 200)	GRA-USU-GRA	18:08	
LV- MLA	(F- 28)	GRA- EZE	18:23	

28 ABRIL

LV- PEG	(SKYV)	USU- GRA		Prefectura
LV- MJI	(B- 200)	GRA- TRE	12:31	
LV- JAL	(NEPT)	GRA- EPO	12:14	
LV- DIM	(F- 28)	PDI- GRA		
LV- ALL	(B- 200)	Local	13:27	
LITORAL	(SUE)	Local	13:33	
LV- CRC	(T- 34 C)	GAL- GRA		
ASADOR	(MC- 33)	Local	15:30	
VINCHA	(SUE)	Local	15:44	



LV- FJS	(B- 200)	GRA-GAL-GRA	16:03	
PALETAS	(Helicop)	Local	16:20	
LV- DIM	(F- 28)	GRA- USU	16:42	
LV- PER	(f- 28)	GRA- USU	16:56	
MONO	(Helicop)	Local	17:48	
LV- BOM	(L- 188)	EPO- GRA		

29 ABRIL

LV- BOM	(L- 188)	GRA- EPO	07:13	
LV- SOL	(B- 200)	Local	08:12	
LV- DIM	(F- 28)	USU- GRA		
LV- PER	(F- 28)	USU- GRA		
CALETA	(SKYV)	Local	08:45	
LV- DIM	(F- 28)	GRA-MLV-GRA	08:56	
LV- PER	(F- 28)	GRA-MLV-GRA	10:00	
LV- DHL	(SKYV)	GAL- GRA		Prefectura
LITORAL	(SUE)	Local	10:22	
LV- CAM	(L- 188)	EPO- GRA		
VINCHA	(SUE)	Local	12:46	
LV- ALL	(B- 200)	Local	12:38	
LV- BAT	(T- 34 V)	GRA- MLV	12:37	
LV- DIM	(F- 28)	GRA- MLV-GRA	13:22	
LV- PER	(F- 28)	GRA-MLV-GRA	14:35	
LV- CAM	(L- 188)	GRA- EPO	14:08	
LV- SOL	(B- 200)	Local	14:17	
LV- BOM	(L- 188)	EPO- GRA		
LITORAL	(SUE)	Local	14:52	
LV- BOM	(L- 188)	GRA- EPO	17:26	
LV- DIM	(F- 28)	GRA- USU	17:24	

30 ABRIL

LV- DIM	(F- 28)	USU- GRA		
LV- SOL	(B- 200)	GRA-MLV-GRA	08:21	
LV- PEG	(SKYV)	GRA- MLV	08:21	Prefectura
LV- DIM.	(F- 28)	GRA- EZE	09:21	
LV- PER	(F- 28)	USU- GRA		
LV- PER	(F- 28)	GRA-MLV-GRA	10:48	
LV- CES	(MC- 33)	USU- GRA		
LV- BUL	(L- 188)	EPO- GRA		
BOTIN	(B- 80)	MLV- GRA		
LV- BUL	(L- 188)	GRA- EPO	14:10	
LV- TAL	(MC- 33)	GRA- USU	13:45	
ASADOR	(MC- 33)	Local	13:46	
LV- MEZ	(B- 80)	Local	15:34	
LV- PER	(F- 28)	GRA- USU	16:15	
CARLO	(NEPT)	Local		
LV- MEZ.	(B- 80)	GRA- USU	17:45	
LV- ALL	(B- 200)	GRA- USU	17:47	

1 MAYO

LV- PRO	(NEPT)	GRA-MLV-GRA	09:21	Exploración
LV- SOL	(B- 200)	Local	07:25	
LV- ALL	(B- 200)	USU- GRA		
LV- MEZ	(B- 80)	USU- GRA		
VINCHA	(SUE)	GRA-MLV-GRA	16:36	Regresó por falta combust.
LV- ALL	(B- 200)	Local	12:54	
LV- PER	(F- 28)	USU- GRA		
ASADOR	(MC- 33)	USU- GRA		
LV- BOM	(L- 188)	EPO- GRA		
LV- PER	(F- 28)	GRA- USU	16:45	
LV- BOM	(L- 188)	GRA- USU	17:20	
ALCE	(PUMA)	Local(ByS)	17:45	Prefectura
ASFALTO	(NEPT)	Local		Exploración

2 MAYO

LV- GOM	(HS-125)	TRE- GRA		VIP
LV- SEP	(B- 200)	GRA-MLV-GRA	08:10	
LV- BOM	(L- 188)	USU- GRA		
LV- BOM	(L- 188)	GRA- EZE	13:47	
ALCE	(PUMA)	Local(ByS)	17:31	Prefectura
LV- DIM	(F- 28)	TRE- GRA		

3 MAYO

LV- DIM	(F- 28)	GRA- EPO		
BILLETE	(NEPT)	Local	00:00	Exploración
BILLETE	NOEPT)	Local	07:29	Exploración
LV- MEZ	(B- 80)	Local	08:35	
LV- ALL	(B- 200)	GRA-USU-GRA	09:03	
SEDANTE	(B- 200)	Local	10:10	
LV- ADD	(SKYV)	GAL- GRA		Prefectura
LV- RAL	(SKYV)	GAL- GRA	P	Prefectura
BILLETE	(NEPT)	Local	14:05	Exploración
LV- MAL	(F- 28)	EPO- GRA		
LV- PER	(F- 28)	USU- GRA		
CONDE	(F- 28)	GRA-USU	14:31	Busqueda (Belgrano)
LV- OLI	(F- 28)	GRA-EPO	14:53	
LV- LUP	(L-188)	MDP-GRA		
LV- MEZ	(B- 80)	GRA-GAL-GRA	15:50	
LV-LUP	(L-188)	Local	17:33	Busqueda (Belgrano)
LV- CAB	(T-34 C)	GRA-GAL	18:08	
LV- ALL	(B-200)	GRA-USU	18:09	
LV- ALL	(TRAKER)	CRV-GRA		

4 MAYO

ASFALTO	(NEPT)	Local	05:07	Exploración
LV- LUP	(L-188)	Local	07:20	Busqueda (Belgrano)
LV- PER	(F- 28)	USU+GRA-USU		
LV- ADD	(SKYV)	GRA-GAL	09:04	(Prefectura)
* LITORAL	(SUE)	Local	09:44	Ataque SHEFILD
LV- CAB	(T-34 C)	GAL-GRA		

10

LV-PER	(F-28)	USU-GRA		
CONDE	(F-28)	Local	12:24	Busqueda (Belgrano)
JULIO	(SKYV)	Local	12:37	(Prefectura)
LV-BAR	(B-200)	Local	13:28	
LV-RUB	(F-28)	EZE-GRA		
LV-LUP	(L-188)	Local	14:59	Busqueda (Belgrano)
ASADOR	(MC-33)	GRA-MLV	14:17	
5 MAYO				
LV-DIM	(F-28)	EZE-GRA		
LV-CAM	(L-188)	EZE-USU		
LV-CAP	(L-188)	EPO-GRA		
LV-DIM	(F-28)	GRA-USU-GRA	08:33	
LV-RVB	(F-28)	GRA-EPO	09:32	
LV-LUP	(L-188)	USU-GRA		
LV-MEZ	(B-80)	GRA-USU-GRA	09:42	
LV-BOV	(L-188)	USU-GRA		
LV-CAP	(L-188)	GRA-USU-GRA	09:53	
LV-LUP	(L-188)	Local	10:28	Busqueda (Belgrano)
LV-CAM	(L-188)	Local	10:34	Busqueda (Belgrano)
LV-DIM	(F-28)	GRA-EPO	11:26	
LV-CAP	(L-188)	GRA-USU-GRA	13:24	
LV-BEC	(MC-33)	SJV-GRA		
ARTICO	(T-34C)	GRA-GAL	13:55	
LV-DHL	(SKYV)	GRA-GAL	14:27	(Prefectura)
LV-LUP	(L-188)	GRA-USU	14:34	
LV-CAP	(L-188)	GRA-USU-GRA	14:58	
ASADOR	(MC-33)	GRA-USU	15:12	
LV-MEZ	(B-80)	GRA-GAL	16:04	
LV-PER	(F-28)	USU-EPO		
LV-CAP	(L-188)	GRA-USU-GRA	16:16	
LV-CAP	(L-188)	GRA-EPO	18:01	
LV-RUB	(F-28)	EPO-GRA		
CARLOS	(NEPT)	Local	19:33	Exploración
6 MAYO				
LV-CAM	(L-188)	GAL-GRA		
LV-RUB	(F-28)	GRA-USU	08:36	
LV-LUP	(L-188)	USU-GRA		
LV-DIM	(F-28)	EPO-GRA		
LV-CAM	(L-188)	EPO-GRA		
LV-LUP	(L-188)	Local	10:03	Busqueda (Belgrano)
LV-MEZ	(B-80)	GAL-GRA-USU+GRA		
LV-MAL	(F-28)	EPO-GRA		
RUSO	(NEPT)	Local	11:43	Exploración
LV-DIM	(F-28)	GRA-USU-GRA	11:50	
LV-CAM	(L-188)	GRA-EPO	11:59	
LV-MAL	(F-28)	GRA-USU	12:31	
LV-DRM	(B-80)	GRA-GAL	12:59	
LV-ZEP	(B-200)	GRA-GAL	13:05	
LV-LAR	(MC-33)	GRA-GAL	13:37	
LV-CAP	(L-188)	EPO-GRA		
SENDERO	(TRAK)	GRA-USU	15:39	
LV-DIM	(F-28)	GRA-EPO	16:15	



LV-CAP	(L-188)	GRA-USU	17:00	
LV-CAM	(L-100)	EPO-GRA		

7 MAYO

LV-PER	(F-28)	USU-GRA-TRE		
LV-BOV	(L-188)	USU-GRA		
LV-CAM	(L-188)	GRA-EPO	14:37	
LV-LVP	(L-188)	USU-GRA-GAL		
TORERO	(NEPT)	GRA-USU	16:40	
ALCE	(Helicop)	Local	17:12	
TAMBOR	(SKYV)	GRA-Est.LA SARA	17:17	(Prefectura)
LV-BOC	(MC-33)	GRA-USU	17:37	
LV-BOV	(L-188)	GRA-TRE	17:30	
LV-MAL	(F-28)	USU-TRE		

8 MAYO

LV-BOV	(L-188)	TRE-GRA		
LV-JEP	(B200)	GAL-GRA		
LV-FCS	(B-200)	Local	09:29	
LV-BOV	(L-188)	GRA-USU	09:28	
PUMA	(PUMA)	Local		
TAMBOR	(SKYV)	La SARA-GRA		(Prefectura)
LV-JPR	(NEPT)	USU-GRA		
LV-BOV	(L-188)	GRA-USU	16:55	
LV-NEZ	(B-200)	Local	15:19	
LV-MAL	(F-28)	EPO-GRA-USU	17:14	

9 MAYO

LV-BOV	(L-188)	USU-GRA-USU		
CARLOS	(NEPT)	Local	09:25	Exploración
LV-ALL	(B-200)	USU-GRA		
LV-BUL	(L-188)	EPO-GRA		
LV-ALL	(B-200)	GRA-GAL-GRA	11:15	
LV-BUL	(L-188)	GRA-USU-GRA	13:33	
LV-BOV	(L-188)	USU-GRA		
LV-CAP	(L-188)	GRA-EPO	16:39	
LV-MEZ	(B-200)	GRA-USU	18:00	

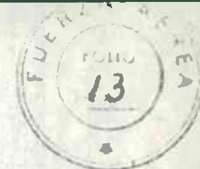
10 MAYO

LV-MAL	(F-28)	USU-EPO		
LV-CAP	(L-188)	EPO-GRA		
LV-NEG	(B-200)	CRV-GRA		
LV-SOL	(B-200)	GRA-GAL-GRA	14:30	
LV-NEG	(B-200)	GRA-ADO	16:23	
LV-CAM	(L-188)	GRA-USU	16:30	
LV-OLI	(F-28)	CRV-GRA		

11-MAYO

LV-OLI	(F-28)	GRA-EPO		
LV-BOV	(L-188)	USU-GRA-CRV	10:27	
VINCHA	(SUE)	Local	10:38 -	Inst.
LV-OLI	(F-28)	EPO-GRA		
LITORAL	(SUE)	Local	12:25 -	Inst.
LV-RAL	(SKYV)	GRA-GAL-GRA	12:33	Prefectura
ALCE	(HELIC)	Local B y S	12:48	

LV-CAM	(L-188)	Local		Busqueda
LV-OLI	(F-28)	GRA-EPO	14:52	
VINCHA	(SUE)	Local	14:48	Inst.
LV-DIM	(F-28	EPO-GRA-EPO	19:19	
LV-GOM	(F-28)	GAL-GRA-EPO	19:44	
12 MAYO				
LV-BOV	(L-188)	EPO-GRA-EPO	01:34	
LV-RVB	(F-28)	EPO-GRA-EPO	01:53	
OSCAR	(NEPT)	Local	06:35	Exploración
LV-ABC	(NEPT)	Local	08:47	
LV-MEZ	(B-200)	USU-GRA		
LV-RAL	(SKYV)	GRA-GAL-GRA	09:59	Prefectura
LV-MJI	(B-200)	Local		
LV-MEZ	(B-80)	GRA-USU-GRA	12:01	
LV-GOM	(F-28)	EPO-GRA-EPO	14:56	
LV-DIM	(F-28	CRV-GRA-EPO	16:37	
LV-ZUP	(A-4 Q)	CRV-GRA		
LV-BOV	(L-188)	EPO-GRA-USU		
LITORAL	(SUE)	Local	16:21	Inst.
LV-OLI	(F-28)	EPO-GRA-EPO	18:13	
LV-PIT	(B-80)	GRA-USU	18:01	
LV-BOV	(L-188)	USU-GRA-GAL	18:59	
13 MAYO				
ALCE	(HELIC)	Local	09:12	
LV-JPR	(NEPT)	Local	10:12	Exploración
LITORAL	(SUE)	Local	12:05	Inst.
LV-PIT	(B-80	USU-GRA-GAL	12:56	
LV-RAL	(SKYV)	GRA-USU-GRA	11:49	Prefectura
LV-MJI	(B-200)	GRA-MLV-GRA	13:17	
LV-SOL	(B-200)	GRA-MLV-GRA	14:05	
LV-GIR	(MC-33)	GAL-GRA		
LV-CAS	(A-4 Q)	SJU-GRA		
LV-CAP	(L-188)	EPO-GRA		
LV-PIT	(B-80)	GAL-GRA		
LV-DIM	(F-28)	GAL-GRA		
14 MAYO				
LV-CAP	(L-188)	GRA-EPO	08:07	
LV-PIT	(B-80)	GRA-USU-GRA	08:39	
LV-MAC	(L-188)	USU-GAL-GRA		
LITORAL	(SUE)	Local	10:48	Inst.
LV-CAS	(A-4 Q)	CRV-GRA		
LV-MAC	(L-188	GRA-USU	13:47	
LV-DIM	(F-28)	GAL-GRA-USU	16:12	
LV-MJI	(B-200)	GRA-MLV-GRA	14:09	
LV-PIT	(B-80)	GRA-USU-GRA	14:41	
VINCHA	(SUE)	Local	16:29	Inst.
15 MAYO				
LV-SOL	(B-200)	GRA-MLV	09:48	
LV-TAL	(MC-33)	GRA-MLV	11:00	
LV-MJI	(B-200)	GRA-MLV	11:05	
LV-LUP	(L-188)	EPO-GRA-USU	12:40	



LV-PIT	(B-80)	USU-GRA-USU	15:04	
LV-DIM	(F-28)	USU=GRA-GAL	17:26	
COLA	(SUE)	Local	17:16 -	Inst.
LV-JPR	(NEPT)	GRA-EPO	19:47	
<u>16-MAYO</u>				
LV-DIM	(F-28)	EPO-GRA		
CITRICO	(TRK)	GAL-GRA		
LV-LUP	(L-188)	USU-GRA		
CITRICO	(TRAK)	GRA-GAL	12:39	
LV-LUP	(L-188)	GRA-MDP	13:03	
LV-PIT	(B-80)	USU-GRA		
LV-ALL	(B-200)	GAL-USU		
LV-PIT	(B-80)	GAL-USU		
LV-MJI	(B-200)	GRA-GAL	17:16	
<u>17 MAYO</u>				
LV-DIM	(F-28)	GRA-MLV-GRA		No entró en MLV
LV-ALL	(B-200)	USU-GRA-GAL	13:52	
LV-DIM	(F-28)	GRA-MLV-GRA	13:12	No entró en MLV
LV-PER	(F-28)	GAL-GRA-USU	15:08	
LV-ALL	(B-200)	GAL-GRA-USU		
LV-PIT	(B-80)	USU-GRA		
LV-DIM	(F-28)	GRA-USU	17:43	
CITRICO	(TRAK)	GAL-GRA		
LV-FOR	(TRAK)	GAL-GRA		
<u>18 MAYO</u>				
LV-DIM	(F-28)	USU-GRA		
LV-SOL	(B-200)	USU-GRA		
LITORAL	(SUE)	Local	14:07 -	Inst.
LV-PER	(F-28)	USU-GRA-EPO	17:35	
LV-SOL	(B-200)	Local	15:57	
CITRICO	(TRAX)	GRA-GAL	18:39	
<u>19 MAYO</u>				
LV-ALL	(B-200)	USU-GRA		
LV-OLI	(HS-125)	CRV-GRA		Traslado C.J.F.ARA
LITORAL	(SUE)	Local	09:13 -	Inst.
LV-PER	(F-28)	EPO-GRA		
LV-OLI	(HS-125)	GRA-TRE	11:21	
LV-ALL	(B-200)	GRA-USU	11:33	
LV-MAL	(F-28)	PDI-GRA-USU		
LITORAL	(SUE)	Local	11:17 -	Inst.
LV-CAP	(L-188)	EZE-USU		
LITORAL	(SUE)	Local	13:21 -	Inst.
LV-DIM	(F-28)	EPO-GRA-EZE	15:36	
LV-MAL	(F-28)	USU-GRA-EZE	15:30	
LV-CAM	(L-188)	USU-GRA		
LV-PER	(F-28)	GRA-MLV-GRA	15:29	
LITORAL	(SUE/A-4Q)	Local	16:21 -	Inst.
LV-CAM	(L-188)	GRA-GAL	16:22	
LV-MEN	(B-80)	GRA-USU	17:22	



20 MAYO

BONITO	(TRAX)	GAL-GRA		
LV-GOI	(TRAX)	GRA-GAL		
LV-GOM	(F-28)	EZE-GRA		
LV-CAP	(L-188)	USU-GRA-EPO	13:21	
LV-ALL	(B-200)	USU-GRA-USU	13:58	
TABANO	(A-4Q)	Local	15:35	Zona Oper. No tiró
LITORAL	(SUE)	Local	15:56	Inst.
BOTELLA	(HELIC)	Local	16:36	
LV-DAB	(B-200)	GRA-USU-GRA	17:12	

21MAYO

BONITO	(TRAX)	GAL-GRA-GAL		
LV-BCD	(F-28)	GAL-GRA		
BOTELLA	(HELIC)	Local	16:01	
LV-GOM	(F-28)	GRA-MLV	16:07	No entró en MLV
LV-MEZ	(B-80)	USU-GRA		
BOTELLA	(HELIC)	Local	16:49	
LV-HAC	(MC-33)	USU-GRA		
BOTELLA	(HELIC)	Local	17:02	
LV-BOV	(L-188)	USU-GRA		
LV-LEF	(TRAX)	GRA-USU	17:19	
LV-GOM	(F-28)	GRA-USU	17:39	
LV-PER	(F-28)	GRA-USU	17:43	
LV-BOV	(L-188)	GRA-EPO	18:05	
CITRICO	(TRAX)	GAL-GRA		
LV-FER	(TRAX)	GRA-GAL	19:56	
BONITO	(TRAX)	GAL-GRA		
LV-CAP	(L-188)	EPO-GRA		
LV-GAR	(TRAX)	GRA-GAL	01:16	
LV-DAB	(B-200)	GRA-USU-GRA	09:26	
TABANO	(A-4Q)	GRA-MLV-GRA	10:18	No encontro el blanco
BOTELLA	(HELIC)	Local	10:34	
ALCE	(PUMA)	Local B y S	10:46	Prefectura
LV-RAL	(SKYV)	Local B y S	10:46	Prefectura
LV-LEF	(TRAX)	USU-GRA		
* TABANO	(A-4Q)	GRA-MLV-GRA	14:08	Tiró San Carlos
LV-MEZ	(B-80)	GRA-USU	14:29	
ALCE	(PUMA)	Local	14:33	Prefectura
LV-BOV	(L-188)	EPO-GRA-USU	15:45	
LITORAL	(SUE)	Local	14:10	Inst.

22 MAYO

LV-MAL	(F-28)	GAL-GRA-USU	
LV-GOM	(F-28)	USU-GRA	
LITORAL	(SUE)	Local	11:06
VENUS	(HELIC)	Local	11:39
CITRICO	(TRAX)	GRA-GAL	12:14
LV-MAL	(F-28)	USU-GRA-EPO	14:49
LV-BOV	(L-188)	GAL-GRA-EPO	15:44
LITORAL	(SUE)	Local	15:34
LV-GOM	(F-28)	GRA-USU	16:25
LV-CAP	(L=188)	GRA-USU	16:48
VENUS	(HELIC)	Local	15:16



LV-MEZ	(B-200)	GRA-GAL	17:37	
SERENATA	(TRAX)	GAL-GRA		

23 MAYO

LV-KAL	(EMB)	GRA-GAL		
LV-MEZ	(B-200)	GAL-GRA		
LV-SOL	(B-80)	Local	08:26	
TABANO	(A-4 Q)	Local	12:38	No tiraron
LV-GOM	(F-28)	USU-GRA		
LV-PER	(F-28)	USU-GRA		
LV-RIV	(HELIC)	GAL-GRA		
LITORAL	(SUE)	Local	11:52	Inst.
PILU	(HELIC)	Local	12:19	
LV-BOV	(L-188)	EPO-GRA-GAL	14:50	
TERO	(SUE)	GRA-MLV-GRA	14:59	No vio blanco
ALCE	(PUMA)	Local B y S	15:03	Prefectura
LV-DHC	(TRAX)	GRA-USU	16:36	
LV-GOM	(F-28)	GRA-MLV-GRA	15:39	
PERICO	(HELIC)	Local	16:52	
LV-PER	(F-28)	GRA-USU-GRA	17:24	

24 MAYO

LV-PER	(F-28)	GRA-EPO		
LV-MEZ	(B-80)	GRA-USU	09:00	
LV-SOL	(B-200)	Local	09:06	
ALCE	(PUMA)	Local	09:06	Prefectura
LV-LEF	(TRAX)	USU-GAL		
LV-GOM	(F-28	USU-GRA		
LV-DEM	(MC-33)	USU-GRA		
LV-MAL	(F-28)	EPO-GRA-USU	17:25	
LV-ALL	(B-200)	USU-GRA-USU	14:19	
LV-OLI	(F-28)	GRA-USU-GRA		
LV-BOV	(L-188)	GAL-GRA-EPO	15:22	
LV-OLI	(F-28)	GRA-TRE	16:46	

25 MAYO

LV-MAL	(F-28)	USU-GRA		
LV-ALL	(B-200)	USU-GRA		
PILU	(HELIC)	GRA-USU	11:12	
ALCE	(HELICOP)	Local		
LV-GIA	(MC-33)	USU-GRA		
LV-LUP	(L-188)	EPO-GRA-USU	15:25	
LV-MEZ	(B-80)	USU-GRA		
MINA	(SUE)	Local	14:34	Zona Oper.Atlantic.Conve
LV-ALL	(B-200)	GRA-USU	17:01	
LV-MEZ	(B-200)	GRA-ADO	15:51	
LV-PER	(F-28)	EPO-GRA		
LV-LUP	(L-188)	USU-GRA		

26 MAYO

LV-ALL	(B-200)	USU-GRA		
LV-LUP	(L-188)	GRA-EPO		
LV-MEZ	(B-200)	ADO-GRA		
TABANO	(A-4 Q)	Local	09:27	No tiraron
LV-PER	(F-28)	GRA-USU-GRA	09:50	
PERITO	(HELIC)	Local	10:16	



CANARIO	(HELIC)	Local	10:18	
COLIBRI	(HELIC)	Local	10:51	
LV-ISA	(B-200)	Local	11:09	
LV-MAL	(F-28)	GRA-MLV-GRA	12:15	Entró en MLV
LV-MOL	(MC-33)	GRA-MLV	12:45	
LV-MEZ	(B-80)	Local	13:07	
PERITO	(HELIC)	Local	13:13	
LV-CAM	(L-188)	EPO-GRA		
LV-RAL	(SKYV)	Local	13:58	
PILU	(HELIC)	GRA-USU	14:10	
LV-DIM	(F-28)	EPO-GRA-USU	16:00	
TABANO	(A-4 Q)	GRA-MLV-GRA	14:39	Reg. por Met
COLIBRI	(HELIC)	Local		
LV-PER	(F-28)	GRA-USU	16:04	
LV-RAL	(SKYV)	Local	16:10	
LV-DIM	(F-28)	GRA-USU	16:15	
LV-WPT	(NEPT)	EPO-GRA		
LV-LUP	(L-188)	USU-GRA		
LV-FRA	(SUE)	GRA-EPO	16:32	
LV-MEZ	(B-80)	GAL-GRA-USU	17:28	
LV-CAM	(L-188)	GRA-GAL	16:59	
LV-BOM	(F-28)	GRA-USU	17:10	
PERITO	(HELIC)	Local	17:30	
LV-KAL	(EMB)	GAL-GRA-GAL	18:47	
LV-GOM	(F-28)	GRA-EPO	18:58	
LV-PER	(F-28)	USU-EPO		

<u>27 MAYO</u>

LV-LUP	(L-188)	GRA-MLV-GRA	22:03 del	(26-Mayo)NO ENTRO
LV-DAB	(B-200)	Local	22:03	Ret5asmisor
LV-PER	(F-28)	EPO-GRA-USU	10:24	
TABANO	(A-4 Q)	GRA-MLV-GRA	09:27	Reg. por Met.
LV-LUP	(L-188)	GRA-USU	09:40	
LV-PIT	(B-200)	TRE-GRA		
COLIBRI	(HELIC)	Local		
CITRICO	(TRAX)	GAL-GRA		
LV-MJI	(B-200)	GRA-GAL-GRA	12:03	
LV-OTO	(TRAX)	GRA-GAL	13:37	
LV-RUB	(F-28)	EPO-GRA-USU	15:41	
COLIBRI	(HELIC)	Local	15:34	
PERITO	(HELIC)	Local	15:36	
LV-RUB	(F-28)	USU-GRA-EPO		
LV-PER	(F-28)	USU-GRA		
LV-LUP	(L-188)	USU-GRA		
ESCAROLA	(EMB)	GAL-GRA		

<u>28 MAYO</u>

LV-OLI	(HS-125)	CRV-GRA-GAL		
LV-GOI	(EMB)	GRA-GAL		
LV-MJI	(B-200)	GRA-USU-GRA	09:53	
BONITO	(TRAX)	GAL-GRA-GAL		
LV-RAL	(SKYV)	GRA-GAL-GRA	11:26	Prefectura
TABANO	(A-4 Q)	GRA-MLV-GRA	11:19	No tiraron
LV-PIT	(B-200)	GRA-USU-GRA		



PILU	(HELIC)	Local	11:25	
PERITO	(HELIC)	Local	11:30	
LV-MEZ	(B-80)	USU-GRA		
LV-KAL	(EMB)	GAL-GRA		
PERITO	(HELIC)	Local	13:50	
PILU	(HELIC)	Local	14:00	
LV-MEZ	(B-80)	Local	14:15	
LV-BEC	(MC-33)	Local	14:59	
LV-PIT	(B-200)	GRA-GAL	15:14	
LV-KAL	(EMB)	GRA-GAL	15:22	
LV-PRO	(NEPT)	Local	15:28	
COLIBRI	(HELIC)	Local	15:32	
LV-BOV	(L-188)	EPO-GRA		
LITORAL	(SUE)	Local	16:25	Inst.
PERITO	(HELIC)	Local	16:45	
LV-BOV	(L-188)	GRA-USU	17:02	
LV-MEZ	(B-200)	GRA-USU	16:56	
LV-BEC	(MC-33)	GRA-USU	16:57	
LV-LUP	(L-188)	GRA-USU	17:23	
LV-ADD	(SKYV)	GAL-GRA		Prefectura

29 MAYO

LV-MEZ	(B-200)	USU-GRA		
LV-PER	(F-28)	GRA-MLV-GRA		ENTRO
LV-MJI	(B-200)	Local		Retrasmisor
LV-BON	(B-200)	GAL-GRA-TRE		
LV-SOL	(B-200)	Local	08:34	
LV-BOV	(L-188)	USU-GRA-MDP		
LEON	(SKYV)	GAL-GRA		Prefectura
PERITO	(HELIC)	Local		
LV-MAL	(F-28)	USU-GRA		
ALCE	(PUMA)	Local	11:10	Prefectura
LV-ADD	(SKYV)	GRA-GAL	11:25	Prefectura
LV-LUP	(L-188)	USU-GRA		
LV-PRO	(NEPT)	Local	15:48	Exploración
LV-JCP	(B-80)	ADO-GRA		
LV-LUP	(L-188)	GRA-MLV-GRA	16:15	ENTRO en MLV
LV-MJI	(B-200)	Local	16:20	Retrasmisor
LV-MEZ	(B-80)	Local	17:02	
LV-MAL	(F-28)	GRA-MLV-GRA	17:30	ENTRO en MLV
LV-JAJ	(B-200)	CRV-GRA-EPO	19:54	
LV-JCP	(B-80)	GRA-CRV	19:00	

30 MAYO

LV-DIM	(F-28)	GRA-GAL-GRA	09:07	
LV-MEZ	(B-80)	GRA-USU-GRA	10:45	
LV-MJI	(B-200)	GRA-USU	12:08	
* ALA	(SUE/A-4C)	Local	12:37	Invincible
LV-DIM	(F-28)	GRA-CRV	13:16	
LV-CAM	(L-188)	GAL-GRA-GAL		
LV-CAP	(L-188)	GRA-USU-GRA-	14:03	
PERITO ESCOTILLA	(HELIC) (HELIC)	Local		
LV-MAL	(F-28)	GRA-MLV-GRA	16:53	ENTRO
LV-SOL	(B-200)	Local	16:52	Retrasmisor
LV-LUP	(L-188)	GRA-EPO	1937	

31 MAYO

ESCAROLA	(EMB)	GAL-GRA		
LV-JPR	(NEPT)	Local	09:50	Vuelo Mantenimiento
LV-BED	(SUE)	GRA-EPO	09:45	
LM-MEZ	(B-80)	GRA-USU-GRA	12:22	
LV-DIM	(F-28)	EPO-GRA		
LV-ADD	(SKYV)	GAL-GRA-GAL		Prefectura
LV-DLI	(F-28)	GRA-USU-GRA	14:48	
PERITO	(HELIC)	Local	16:38	
LV-LUP	(L-188)	GAL-GRA-USU	17:24	
PERITO	(HELIC)	Local	17:37	
LV-SOL	(B-200)	Local	17:45	Retrasmisor
LV-MAL	(F-28)	GRA-MLV-GRA	17:59	ENTRO

1 JUNIO

LV-OLI	(F-28)	CRV-GRA		
LV-DIM	(F-28)	GRA-MLV-GRA	21:41	(31 Mayo) NO ENTRO
LV-SOL	(B-200)	Local	23:24	(31 Mayo) Retrasmisor
LV-DIM	(F-28)	GRA-MLV-GRA	23:33	(31 Mayo) NO ENTRO
LV-LUP	(L-188)	USU-GRA-EPO	11:14	
PERITO	(HELIC)	Local		
LV-PER	(F-28)	TRE-GRA-USU	13:23	
LV-MAL	(F-28)	GRA-USU-GRA	13:27	
LV-LOR	(HELIC)	GRA-GAL	14:16	
RELLENO	(HELIC)	GRA-MLV (Elefante)	14:17	
PERITO	(HELIC)	Local	14:21	
ALCE	(PUMA)	Local B y S	14:19	Prefectura
LV-PIT	(B-200)	Local	15:24	
LV-RUB	(F-28)	USU-GRA-EPO	17:00	
LV-MAL	(F-28)	GRA-EZE	17:26	
LV-BOV	(L-188)	EPO-GRA-USU		
LV-DIM	(F-28)	GRA-MLV-GRA	17:44	NO ENTRO
LV-MJI	(B-200)	Local	17:52	Retrasmisor

2 JUNIO

LV-BOV	(L-188)	USU-GRA-GAL		
PERITO	(HELIC)	Local	13:36	
LV-RAL	(SKYV)	GRA-GAL-GRA	14:06	Prefectura
LV-BAR	(HELIC)	GRA-GAL	15:37	
PERITO	(HELIC)	Local	16:22	
LV-MAL	(F-28)	EPO-GRA		
LV-DIM	(F-28)	GRA-MLV-GRA	18:42	
BUBU	(B-200)	Local	18:59	Retrasmisor

3 JUNIO — F A L T A

4 JUNIO

LV-DIM	(F-28)	GRA-MLV-GRA		ENTRO
LV-PER	(F-28)	GRA-CRV	11:09	
LV-CAG	(B-200)	GAL-GRA-GAL		
LV-DIM	(F-28)	GRA-USU-GRA		
LV-PER	(F-28)	CRV-GRA		

LV-PIT	(B-200)	GRA-GAL-GRA	10:12	
LV-CAM	(L-188)	USU-GRA-EPO	12:36	
LV-PRO	(NEPT)	Local	10:41	Vuelo Mantenimiento
LV-MAL	(F-28)	GRA-USU-GRA	12:32	
LV-PER	(F-28)	GRA-EZE	18:52	
LV-PIT	(B-80)	GRA-GAL	09:54	
PERITO	(HELIC)	Local	10:00	
LV-DIM	(F-28)	USU-GRA		
LV-ALL	(B-200)	Local	12:20	
ALCE	(PUMA)	Local B y S	12:20	Prefectura
TITI	(MC-33)	MLV-GRA		
LV-ADD	(SKYV)	GAL-GRA-GAL		Prefectura
LV-EPO	(L-188)	EPO-GRA		
LV-DIM	(F-28)	GRA-GAL	14:39	
LV-ALL	(B-200)	Local	15:08	
LV-CAM	(MC-33)	GRA-USU	15:22	
LV-BULL	(L-188)	GRA-USU	15:45	
LV-ALL	(B-200)	GRA-USU	16:50	
<u>6 JUNIO</u>				
LV-ALL	(B-200)	USU-EPO		
LV-CAM	(MC-33)	USU-SJU		
LV-MAL	(F-28)	EPO-GRA		
LV-ADD	(SKYV)	GAL-GRA-GAL		Prefectura
LV-BUL	(L-188)	USU-GRA-EPO		
PERITO	(HELIC)	Local	16:20	
<u>7 JUNIO</u>				
LV-MAL	(F-28)	GRA-SCZ	02:51	
PERITO	(HELIC)	Local	08:22	
CANARIO	(HELIC)	Local	10:57	
COLIBRI	(HELIC)	Local	11:26	
LV-ALL	(B-200)	TRE-GRA		
LV-PER	(F-28)	EPO-GRA		
LV-ADD	(SKYV)	GAL-GRA-GAL		Prefectura
LV-ALL	(B-200)	GRA-SCZ	15:57	
TABANO	(A-4 Q)	GRA-MLV-GRA	16:34	No encontraron blanco
LV-GOM	(F-28)	GRA-MLV-GRA	17:12	NO ENTRO EN MLV
LV-SOL	(B-200)	Local	17:15	Retrasmisor
<u>8 JUNIO</u>				
LV-GOM	(F-28)	GRA-MLV-GRA	19:47	NO ENTRO EN MLV
LV-SOL	(B-200)	Local	08:23	Retrasmisor
TABANO	(A-4 Q)	GRA-MLV-GRA	08:46	Reg. por Met.
LV-ALL	(B-200)	GRA-GAL	10:39	
LV-SOL	(B-200)	GAL-GRA		
LV-BOV	(L-188)	EPO-GRA-USU	15:54	
LV-GOM	(F-28)	GRA-MLV-GRA	17:20	ENTRO
LV-PER	(F-28)	GRA-MLV-GRA	17:45	ENTRO
<u>9 JUNIO</u>				
LV-ALL	(B-200)	TRE-GRA		
LV-PER	(F-28)	GRA-CRV		



LV-BOV	(L-188)	USU-GRA-EPO	11:32	
LV-OLI	(F-28)	EPO-GRA-USU-GAL	13:30	
LV-PEA	(F-28)	GAL-GRA		
LV-CRI	(MC-33)	USU-GRA-CRV		
LV-ALL	(B-200)	Local	14:11	
PERITO	(HELIC)	Local		
TABANO	(A-4 Q)	GRA-MLV-GRA	14:35	No vieron blanco
LV-MAL	(F-28)	GRA-MLV-GRA	17:28	ENTRO
LV-DAB	(B-200)	Local	17:32	Retrasmisor
LV-GOM	(F-28)	GRA-MLV-GRA	18:01	ENTRO
LV-NOV	(SKYV)	GRA-GAL	19:16	Prefectura

10-JUNIO

LV-OLI	(F-28).	USU-GRA		
LV-NOV	(SKYV)	GAL-GRA		Prefectura
LV-GOM	(F-28)	GRA-CRV-GRA		
LV-OLI	(F-28)	GAL-GRA-EPO	08:54	
LV-BUL	(L-188)	GAL-GRA-EPO	03:10	
LV-ESC	(HELIC)	GRA-USU-GRA	10:31	
PERITO	(HELIC)	Local	10:33	
LV-ADO	(SKYV)	GAL-GRA-USU	14:04	
LV-CAM	(L-188)	PDI-GRA-PDI		
LV-LUP	(L-188)	EPO-GRA-EPO	16:18	
LV-ALL	(B-200)	GRA-USU-GRA	14:28	
TABANO	(A-4 Q)	Local	16:14	Inst.
PERITO	(HELIC)	Local	16:50	
LV-ADO	(SKYV)	USU-GRA		Prefectura
LV-MAL	(F-28)	GRA-MLV-GRA	18:03	EN ENTRO EN MLV

11 JUNIO

LV-LUP	(L-188)	EPO-GRA		
LV-CAP	(L-188)	GRA-EPO-GRA	03:32	
LV-MAL	(F-28)	GRA-GAL	09:31	
PERITO	(HELIC)	Local		
LV-ALL	(B-200)	GRA-GAL-GRA	10:47	
PERITO	(HELIC)	Local	11:30	
LV-DIM	(F-28)	EPO-GRA		
LV-GOM	(F-28)	GRA-USU-GRA	14:48	
LV-CAP	(L-188)	GRA-EPO	15:13	
PERITO	(HELIC)	Local	15:11	
LV-ADD	(SKYV)	GAL-GRA-GAL	17:49	Prefectura
LV-DIM	(F-28)	GRA-MLV-GRA	15:58	No entró en MLV
LV-SOL	(B-200)	Local	15:59	Retrasmisión
TABANO	(A-4 Q)	Local (Inst.)	16:38	
LV-GOM	(F-28)	GRA-EPO	16:46	
LV-DIM	(F-28)	GRA-MLV-GRA	17:42	Entró en MLV
LV-SOL	(B-200)	Local	17:45	Retrasmisor

12 JUNIO

LV-DIM	(F-28)	GRA-EPO	08:25	
LV-NOV	(SKYV)	GRA-USU-GRA	10:23	Prefectura
ESCOTILLA	(HELIC)	Local (Inst.)	10:58	



TABANO	(A-4 Q)	GRA-MLV (ELEF)-GRA	13:35	
LV-MJI	(B-200)	GRA-MLV (ELEF)-GRA	13:39	
PERITO	(HELIC)	Local (Inst)	14:00	
LV-BOM	(L-188)	EPO-GRA-USU GRA		
ALCE	(PUMA)	Local B y S	16:24	Prefectura

13 JUNIO

LV-MJI	(B-200)	GRA-GAL	03:02	
PERITO	(HELIC)	Local	09:40	
TABANO	(A-4 Q)	Local (Inst)	10:24	
LV-NOV	(SKYV)	GRA-GAL-GRA	11:05	Prefectura
LV-BOM	(L-188)	GRA-USU-GRA	11:43	
LV-DIM	(F-28)	EZE-GRA		
LV-BOM	(L-188)	GRA-GAL	14:19	
LV-DRM	(B-80)	GAL-GRA-USU		
TABANO	(A-4 Q)	Local (Inst)	15:56	
ALCE	(PUMA)	Local B y S	16:45	Prefectura
LV-DIM	(F-28)	GRA-MLV-GRA	18:32	No entró en MLV
LV-DAB	(B-200)	Local	18:38	Retrasmisor

14 JUNIO

LV-MJI	(B-200)	GAL-GRA-USU		
LV-DHC	(B-80)	USU-GAL		
LV-NOV	(SKYV)	GRA-GAL-GRA	09:50	Prefectura
PERITO	(HELIC)	Local (Inst)	10:51	
LV-OLI	(F-28)	TRE-GRA-USU	15:12	
LV-LUP	(L-188)	EPO-GRA		
TABANO	(A-4 Q)	Local (V.Pov)	16:07	
PERITO	(HELIC)	Local	16:12	
LV-MJI	(B-200)	USU-GRA		

15 JUNIO

LV-OLI	(F-28)	USU-GRA-TRE	10:15	
PERITO	(HELIC)	Local		
LV-LUP	(L-188)	GRA-USU	10:55	
LV-MAL	(F-28)	GRA-CRV-GRA	11:11	
LV-ADD	(SKYV)	GAL-GRA-GAL	13:52	Prefectura
LV-NUP	(F-28)	EPO-GRA-USU	15:17	
TABANO	(A-4 Q)	Local (Mant)	15:53	
LV-MEZ	(B-80)	GAL-GRA-USU	17:06	
LV-GOI	(EMB)	GAL-GRA-GAL	18:18	
LV-MAL	(F-28)	GRA-USU	16:50	

16 JUNIO

LV-LUP	(L-188)	USU-GRA-EPO	11:05	
TABANO	(A-4 Q)	Local (Inst)	11:26	
LV-[redacted]	(MC-33)	USU-GRA		
LV-MEZ	(B-80)	USU-GRA		
LV-CAM	(L-188)	EPO-GRA-USU	14:50	
LV-MER	(B-80)	GRA-USU	16:18	
LV-LAR	(MC-33)	SJU-GRA		

17 JUNIO

PERITO	(HELIC)	Local (Inst)	10:10	
LV-MJI	(B-200)	GRA-USU-GRA	11:39	
LV-MJI	(B-200)	GRA-EPO	13:46	
LV-CAM	(L-188)	USU-GRA-EPO	14:53	
PERITO	(HELIC)	Local (Inst)	14:59	
LV-KAL	(EMB)	USU-GRA-GAL	17:33	
LV-NUP	(F-28)	USU-GRA-EPO	16:39	
LV-MEZ	(B-80)	USU-GRA		
PERITO	(HELIC)	Local	17:13	

18 JUNIO

LV-OLI	(F-28)	EPO-GRA-USU-GRA		
LV-MJI	(B-200)	GAL-GRA		
LV-MEZ	(B-80)	Local	13:13	
PERITO	(HELIC)	Local	13:03	
LV-MEZ	(B-80)	GRA-USU	14:29	
LV-OLI	(F-28)	GRA-EPO	15:03	
PERITO	(HELIC)	Local	15:27	

19 JUNIO

LV-SOL	(B-200)	GRA-GAL-GRA		
LV-MEZ	(B-80)	USU-GRA-USU		
LV-LEC	(A-4 Q)	GRA-EPO	11:10	
LV-MAS	(EMB)	GAL-USU-GAL		
LV-LAR	(MC-33)	Local	15:29	
LV-ADD	(SKYV)	GAL-GRA		Prefectura

20 JUNIO

LV-PLJ	(HELIC)	GRA-GAL	09:04	
LV-MEZ	(B-200)	USU-GRA		
LV-CAL	(HELIC)	GAL-USU-GAL		
LV-RUB	(L-188)	SCZ-GRA-SCZ	14:34	
LV-SOL	(B-200)	GRA-EPO	14:46	
LV-LIN	(MC-33)	Local (Inst)	15:41	
LV-JCP	(HELIC)	USU-GRA		
LV-MEZ	(B-80)	Local	15:37	
LV-MJI	(B-200)	USU-GRA		

21-JUNIO

PA-13	(PUMA)	GRA-USU		Prefectura
PA-52	(SKYV)	GRA-GAL-GRA	09:48	Prefectura
LV-MEZ	(B-80)	GRA-GAL	14:29	
LV-LAR	(MC-32)	GRA-CRV	15:42	
PA-52	(SKYV)	GRA-USU-GRA	16:19	Prefectura
LV-ALL	(B-200)	CRV-GRA		

22 JUNIO (Hasta las 12:00 horas)

LV-MAL	(F-28)	EZE-USU	
LV-ALL	(B-200)	GAL-GRA-USU	11:57
LV-BUL	(L=1888)	EZE-GRA	

INDICE

[illegible] AEREA ARGENTINA
[illegible] FUERZA AEREA SUR
[illegible] "[illegible] GALLEGOS"

1

INFORME CONFLICTO MALVINAS

I - ORGANIZACION APLICADA. DEFICIENCIAS Y PROPUESTAS PARA DEFINIR UNA BAM EN OPERACIONES.

1. La BAM GAL, de acuerdo con los medios asignados adoptó para el cumpl[illegible]miento de las tareas ordenadas durante el conflicto MLV, el organigrama que se adjunta como ANEXO 1.

2. Dicho esquema se implementó tomando como base la organización vigente en épocas normales para una Base Aérea tipo con el agregado de un CIC y dos Escuadrones Aéreos Móviles.

3. El redimensionamiento de las actividades y la estructura de la Base Aérea GAL con la creación de un sector de Defensa (dependiente del CODA S[illegible]) y las operaciones de diferentes sistemas de armas de carácter ofensivo (A-4B; C-130; M-V y MK-62), como así también otras de apoyo (Transporte, Exploración y Reconocimiento y Búsqueda y Salvamento) obligó la unificación del control de todas estas operaciones aéreas en un solo nivel orgánico, en este caso el Jefe del Sector de Defensa con dependencia del Jefe de la BAM, quién trabajó como un SCAT (Sistema de control Aerotático), con sus funciones fundamentales de carácter [illegible] y de carácter defensivo.

4. Al control de todas estas operaciones aéreas se le agregó el control de la propia AAa, como así también el control de la AAa de las Fuerzas [illegible], la [illegible]OA y Organismos de la Defensa Civil. Dicho control se efectuó a través del Centro de Información y Control (CIC).

5. Dado el marco en que se desarrollaron las operaciones [illegible] un Oficial de Enlace Naval (OEN) Oficial Jefe, en este caso [illegible] Fragata, quién efectuó las coordinaciones con los medios y unidades [illegible] destacados en la zona.

6. El control de todas las tareas logísticas quedó [illegible] responsabilidad del Organo Operaciones de esta Base, las que se informan en [illegible].

7. La implementación de la Plana Mayor que se indica en el organigrama adjunto como ANEXO 1, fué cubierta con Oficiales Jefes y Subalternos de [illegible] fuerzas agregadas en las especialidades de: PERSONAL, INTELIGENCIA, [illegible], MATERIAL Y COMUNICACIONES, quienes aparte del asesoramiento en las areas de su responsabilidad cumplimentaron los requerimientos e informes solicitados por la [illegible]AS.

8. La realidad del conflicto MLV ha demostrado que el [illegible] dependiente funcionalmente de la Base Aérea se encontró en [illegible] momento hasta el día D, las tareas de defensa aérea constituidas [illegible] a partir del día D, controló con eficiencia las operaciones [illegible] de superficie, interdicción y apoyo directo funcionando como [illegible].

9. Por todo lo expuesto resulta necesario que el [illegible] dependa orgánicamente del Jefe de Base a efectos de [illegible] en operaciones, tal como fué realizado en la práctica [illegible] continuar manteniendo la Base su dependencia [illegible] durante las operaciones y durante periodos normales [illegible] a través de la FAS (o CATOS) y del Comando [illegible] [illegible]strativa del COA

SECRETO

10. De acuerdo con lo establecido para épocas normales antes del conflicto MLV el CIC mantiene un horario de actividad de 08:00 a 20:00 (excepto vuelo nocturno) con períodos de alerta cuya duración varía diariamente y es fijada por la FAS (CRV) a propuesta del CIC-GAL de acuerdo a los requerimientos de adiestramiento del Escuadrón Aéreo Móvil.

11. El personal afectado al CIC es: un Oficial Jefe del Cdo. de Defensa que se desempeña como Jefe, dos Oficiales a cargo del sistema VYCA y 1 Oficial de la Artillería Antiaérea RH 20 mm (C.O.AAa).
El sistema funciona totalmente integrado durante los turnos de alerta fijados // por la FAS, a fin de apoyar la tarea que por Orden Fragmentaria se le fija a la Unidad Aérea alojada.

12. DEFICIENCIAS:

a) MIG: Se presentaron situaciones en las que se registraron ecos en la pantalla de radar originados por buques navegando dentro de las 20/90 MN de la costa frente a la ría, cuya velocidad y altura hacía presumir que podría tratarse de helicópteros (60/80 nudos y nivel de vuelo 100. Este tipo de ecos se producen en determinadas condiciones meteorológicas).
Esta circunstancia y el hecho de que efectuadas las consultas del caso con Prefectura Marítima y la Armada (responsables del control del tráfico marítimo) se negó al principio la información correspondiente, lo que obligó al Jefe de Turno del CIC a ordenar el despegue de la Secc. de M-III en alerta.

b) MITA: En algunas oportunidades por omisión del Centro Control de Area de CRV, no se recibió información del tránsito ocasionando inconvenientes para la identificación del mismo, como así también la falta de IFF motivó realizar la identificación basándose en la navegación hecha por la MITA.
Referente a los Planes de Vuelo CIRRUS, en el personal ajeno a la Fuerza, se produjeron fallas en cuanto a su confección, ocasionando demoras en su aceptación y solicitud de permiso de tránsito (empresas comerciales, aviones -helicópteros de Gendarmería, Armada y Ejército-); es de hacer notar la falta de recepción vía TTY de los sectores adyacentes, imposibilitando realizar su navegación en base a los datos presentados en el Plan de Vuelo para evitar demora en la identificación en los casos de falta de transferencia.

13. PROPUESTAS:

A fin de complementar convenientemente la tarea de la Mesa de Información General del CIC, se debería constituir una pequeña mesa de información naval que sería llevada por el Oficial de Enlace Naval del CIC.
Dicha mesa de información Naval permitirá cubrir el movimiento de buques del sector marítimo correspondiente al sector de Defensa GAL, llevando actualizado el movimiento naval propio para evitar que este pueda ser confundido con "ecos" de posibles helicópteros como se señala en el párrafo de deficiencias correspondientes a la MIG.
Asimismo resulta conveniente mantener vigente la disposición adoptada e informada por Mensaje N° EUR 2197 GHO 261340-MAY-82 a la FAS, por la cuál "SERIA ATACADO SIN PREVIO AVISO TODO MOVIL AEREO O NAVAL NO IDENTIFICADO" (dicho Msj. se adjunta como ANEXO 2).

14. Habiéndose ido adaptando la Organización durante el conflicto y salvando a lo largo del mismo las deficiencias que surgían como consecuencia de las actividades imprevisibles de la guerra, queda como propuesta para una BAM en operaciones, la organización implementada y llevada a la práctica en esta Unidad, siempre suceptible a mejoras que puedan proponer el Comando de Operaciones y/o el Comando de Defensa.

II INFRAESTRUCTURA: PROBLEMAS Y SUGERENCIAS.

15. PISTA:

La pista del Aeropuerto Río Gallegos no presentó impedimento alguno en cuanto a extensión y soporte durante las operaciones, pero se hace sumamente necesario construir una calle de rodaje que, además de cumplir las funciones de pista auxiliar, permitiría ordenar el rodaje de acceso a ambas cabeceras, superando así el inconveniente actual de esperas a 90 en el único acceso de mitad de pista que provoca demoras de 5 y 10 minutos por aterrizaje y despegue de otras aeronaves.

16. DISPERSION DE AVIONES DENTRO Y FUERA DE LA UNIDAD:

Se pudo realizar con mediana eficiencia merced a la existencia de refugios cubiertos, refugios abiertos en cabecera 25 y el aprovechamiento de la plataforma militar, plataforma civil y playa de estacionamiento de vehículos particulares contigua al Aeropuerto. Pese a todo, la dispersión acepta un número limitado de aviones, el cuál fué excedido por el número de aviones asignados

17. Durante el transcurso de las operaciones se sugirió considerar GRE, como posible Aeródromo de dispersión de aviones de transporte, ya que cuenta con una Infraestructura adecuada, buen alojamiento y posibilidades de comunicación, // también se lo debe considerar desde el punto de vista Meteorológico ya que, es necesario recordar que la semana del 15 al 22 de Mayo, las condiciones meteorológicas se mantuvieron marginales en toda la costa, mientras que en la zona precordillerana fueron normales.
De aprobarse esta sugerencia habrá que refaccionar la pista de GRE que no se en-/cuentra en óptimas condiciones.

18. REFUGIOS:

Considerados insuficientes con ciertas deficiencias de construcción: no tienen instalado calefacción; un impacto directo de bombas o proyectil de morteros en el centro de la plataforma de los mismos afectaría a todas las aeronaves estacionadas allí, el grupo de refugios cuenta con un solo acceso a pista que en caso de ser destruído imposibilitaría la operación en invierno, siendo improbable de reparación dada las bajas temperaturas que impiden los fraguados del hormigón o colocación de asfalto, como también las continuas nevadas.

19. Toda aeronave operativa basada en GAL debe contar con refugios adecuados con más de un acceso.

20. Referente a DISPERSION y REFUGIOS, el Escuadron M-V efectuó las siguientes observaciones y sugerencias:
La experiencia obtenida de la operación desde cabecera 25, nos permite dar las siguientes:

a) VENTAJAS:

- Permite despegue de varias Escuadrillas y/o Secciones en breve espacio de tiempo.
- Ante falla o daño de un avión, el resto puede seguir su misión, pués cada avión tiene asegurado el ingreso a la pista.
- Ahorro de combustible en 200/300 litros (permite explotación máxima real de la autonomía).
- Evita recalentar frenos al reducir el rodaje con los aviones muy pesados.
- Ofrece dispersión natural.
- Evita rodar con calles congeladas y sus consecuentes riesgos.

b) DESVENTAJAS:

- Duplicidad en general, de equipos de apoyo terrestre.
- Aviones a la intemperie, lo que obliga a mover el [illegible] resguardarlos.
- Falta iluminación nocturna para tareas de alistamiento del [illegible]

4

21. De lo anterior, se sugiere que si se piensa optar esta forma de operación sería conveniente:

a) Cerrar los refugios abiertos para guardar el avión de noche y/o repararlo ante fallas menores.

b) Proveer 28 Volts y 115 volts a todos los refugios; en lo posible por medio de "instalaciones fijas" y fuentes de poder "estáticas".

c) Proveer CALEFACCION, sin ella es "imposible" la operación en el invierno. Lo mismo que LUZ, dada la gran cantidad de horas nocturnas.

d) Un trailer para tripulaciones en alerta (TE y CALEFACCION).

e) Tratar que cada refugio pueda alojar DOS aviones para un mayor provecho de los elementos de apoyo (dada la separación actual entre refugios sería más aprovechable si cada uno fuera para 2 aviones con una pared medianera o algo similar.

f) Construir calle consolidada por detrás de los refugios para la abastecedora de combustible; a fin de realizar la carga del avión desde el exterior del mismo.

g) Consolidar y proteger sectores próximos a los refugios para ser usados como polvorines de primera línea (máxima capacidad de UN día de combate).

h) Estudiar y realizar protecciones y desagues para cuando se derrita la nieve o se produzcan precipitaciones.

22. CONEXION CON RUTAS:

La posibilidad de establecer una conexión en cabecera 07, posibilitará el uso de la Ruta Nacional Nº 3 como pista de alternativa y permitiría ganar nuevas áreas de dispersión dentro y fuera de la Unidad.

23. PLATAFORMAS:

Ampliación de las existentes (Militar y Civil). El puente aereo realizado en mes de Abril entre GAL y MLV, no pudo absorver el total de las aeronaves afectadas al mismo. Es necesario la construcción de plataforma anexa a los refugios de aviones que permita incrementar áreas de dispersión, aprovechando las protecciones existentes a efectos de facilitar el mantenimiento, prueba de motores, carga y descarga de material, etc.
La construcción de calles de rodajes mencionadas en el parrafo 15, complementaría la falta de plataforma adecuada.

24. ZONA DE ARMADO Y DESARMADO:

Inadecuadas e insuficientes, se requiere ampliación de las mismas, asimismo sería necesario la construcción de refugios calefaccionados para personal Tecnico.

25. POLVORINES DE CAMPAÑA:

De cumplimentarse el plan de obras previstas, se satisfacería las necesidades de almacenamiento. Deficiencia suplida con los polvorines móviles (camiones requisados o facilitados por Instituciones públicas). Debería proveerse enmascaramiento y/o refugios para estos camiones mediante la construcción de [illegible] adaptados a tal fin.

26. PISTAS DE EMERGENCIA EN CAMINOS DEL AREA:

perfectamente señalizada cuenta con

Se cuenta con una pista de emergencia perfectamente [illegible] zona de estacionamiento a 100 Km de distancia sobre ruta [illegible]
La Unidad debería contar para implementar la misma, un móvil [illegible]

refugio rodante para personal técnico y tripulaciones de EGA.

27. HANGAR:

Si bien la Unidad no cuenta con un hangar adecuado, la existencia de un antiguo obrador cuyos orígenes se remontan a la construcción de la actual - pista, permitiría previos trabajos de refacción (Pintura, electricidad, paño-/les, sanitarios), utilizar el mismo como hangar para aeronaves y/o futuro Grupo Técnico. El mismo necesita una plataforma anexa con todos sus complementos.

28. HANGARES SUBTERRANEOS:

Se aprecia la conveniencia de contar en las Bases Operativas del A-/rea Patagónico (CRV-GAL-SJU-SCZ) con refugios subterráneos para un número -// significativo de aviones (1 Escuadrón Aéreo + 1 Grupo Téc), teniendo en cuenta las posibilidades de un conflicto en el Marco Regional.

29. Tales refugios subterráneos disminuirían considerablemente el problema que presenta la DISPERSION del material aéreo que no puede ubicarse en los refugios de superficie existentes. Asimismo permitiría, además de las tareas - de mantenimiento, los cambios de Versión y/o configuración de nuestros aviones aún bajo ataque aéreo del enemigo, permitiendo asimismo una mayor protección - contra la acción de golpes de mano de Tropas Comando enemigas, protección contra inclemencia meteorológica, etc.

30. Los fondos para tal fin, dado su incidencia para la defensa Nacional, podrían tratar de obtenerse del Ministerio de Defensa u otro organismo a nivel Nacional, a efectos de que no incida en el presupuesto de la Fuerza Aérea.

III - SERVICIOS.

31. ALOJAMIENTO:

El alojamiento no cubrió las necesidades requeridas, dado la canti-/dad de personal que desplegó, por lo que hubo necesidad de alojar parte de las tripulaciones en hoteles locales.

32. Referente Personal Militar Superior: la capacidad de alojamiento no cubrió las necesidades requeridas, dada la cantidad de personal desplegado, complementando el exceso de requerimiento con los contratos de los hoteles de la - localidad de Río Gallegos.

33. Referente Personal Militar Subalterno: la cantidad de personal desplegado en ésta, superó la capacidad del Casino de Suboficiales de la Unidad, siendo insuficiente, aún habiendo habilitado una Compañía de Soldados (200 hombres), la Escuela Primaria Anexa (40 hombres) y Sala de mecánicos (refugios de aviones) con capacidad para 10 personas c/u.

34. Se estima que con la construcción de locales anexos, habilitación de dos alojamientos pre-fabricados y la recuperación de la vieja cuadra de Suboficiales, se solucionaría parte del problema mencionado anteriormente, siendo aún así insuficiente para cubrir las necesidades, en el caso de producirse otro operativo de igual magnitud.

35. RACIONAMIENTO:

Sin novedad. Se brindó en los Casinos respectivos y además para Suboficiales, en la confitería del Aeropuerto.

36. TRANSPORTE:

Insuficiente, los sistemas de armas desplegados no trajeron movilidad y la dotación de la Unidad no pudo absorver todas las necesidades. Se utilizaron vehículos de Instituciones públicas. Mismo temperamento se adoptó con tractores para remolque de aviones.

6

37. CONTRA INCENDIO Y SANIDAD:

Servicios insuficientes - equipos viejos, falta de personal idóneo para cubrir turno H-24. Pese a haberse pedido en formas reiteradas un local para instalación del servicio en adyacencias del Aeropuerto, no se concretó aún, con las consecuencias normales de congelamiento del agua en los sistemas o la alternativa de mantener los vehículos en sus garages habituales llevando el recorrido de los mismos a 2 y 3 Km. de distancia, lo que en caso de accidente retarda el auxilio a aeronaves accidentadas en 5 o más minutos con las consecuencias -/ previsibles.

38. ABASTECIMIENTO:

a) OXIGENO-NITROGENO-COMBUSTIBLES:

La provisión de oxígeno, nitrógeno, etc, se realizó en forma efi-/ ciente.

La provisión de aerocombustible fué normal y cubrió todas las necesidades de acuerdo a la siguiente capacidad:

Aeroplanta		....	1.040.000 lts.
2 Abastecedoras	30.000 lts.	....	60.000 lts.
1 "	22.000 lts.	....	22.000 lts.
1 "	15.000 lts.	....	15.000 lts.
2 "	8.000 lts.	....	16.000 lts.
1 "	15.000 lts.	....	15.000 lts.
1 "	3.500 lts.	....	3.500 lts.
	TOTAL:	....	1.171.500 lts.

39. Respecto al control de calidad de combustible, se operó con el equipamiento conmumente utilizado en los laboratorios zonales. Este comprendía realizar solamente análisis cualitativo de agua, partículas y la prueba de destila-/ ción fraccionada.
Como complemento del Laboratorio se requiere una balanza analítica, a fin de utilizar el equipo de MILLIPORE que dispone esta Unidad.

40. El adiestramiento del personal de L.E.M. probó ser positivo, aunque - se sugiere actualizar lo impartido através del L.E.M. de Buenos Aires, a fin de lograr mejor efectividad.
Se sugiere montar un Laboratorio más completo que evite el envío de muestras a CRV y BUE debidamente fundamentado en la cantidad de combustible anteriormente citado.

IV - SEGURIDAD Y DEFENSA.

41. La seguridad y defensa terrestre de la BAM GAL estuvo destinada a cubrir los siguientes objetivos con sus correspondientes refuerzos:

1°) SEGURIDAD DE INSTALACIONES:

a) Instalaciones propias de la Unidad: Edificio Central, Casinos, Comunicaciones.

b) Puesto de Guardia:

- -Polvorines
- -Refugio de aviones: Bunquers (M-III y A-4B)
- -Refugio de aviones: Cabecera 25
- -Hangar Luría
- -Planta de Combustible
- -Transmisora
- -Acceso a la Unidad
- -Aeropuerto
- -Radar

2°) SEGURIDAD PERIMETRAL INTERNA:

En coordinación con el CIC para la defensa terrestre con piezas de Artillería de 20 mm, que se reforzaron con grupos de fusileros.

a) Cañón 7: Sector NO de la Unidad
Cañón 8: Sector O de la Unidad
Cañón 5: Sector N sobre la ría
Cañón 6: Sector N sobre la ría

b) Patrullas móviles con recorrido perimetral de los siguientes sectores:

Patrulla N° 1: Polvorines sector de la ría.

Patrulla N° 2: Refugio de aviones, cabecera de pista, planta de combustible, transmisora.

3°) SEGURIDAD Y DEFENSA PERIMETRAL EXTERNA A CARGO DE EJERCITO:

Se instaló a una distancia de 2000 mts. (fuera del alcance de tiro de // las posiciones de Artillería) de cada cabecera de pista cubriendo los siguientes sectores:

a) desde Ruta 3 hasta la ría sobre el lado Este

b) desde Ruta 3 hasta la ría lado Oeste de la Base

c) patrullajes y controles de Ruta sobre Ruta 3.

4°) GRUPO DE CHOQUE:

En alerta permanente con asiento en el Escuadrón de Tropas.

5°) POSICIONES DE 12,70:

a) 2 ametralladoras 12,70 sobre techos de Bunquers (A-4B y M-III)

b) 2 ametralladoras 12,70 Radar.

c) 2 ametralladoras 12,70 sobre techo del Edificio Principal de la Base.

6°) SECCION PERROS:

a) Polvorines: dos rondines con perros.

b) Refugio de Aviones Bunquer: dos rondines con perros.

42. Efectivos que integraron la Seguridad y Defensa de la BAM GAL.

1°) Base Aérea Militar "Río Gallegos"

Oficiales: 19
Suboficiales: 38
Soldados: 151

2°) Refuerzos:

a) V Brigada Aérea:

Oficiales: 4
Suboficiales: 8
Soldados: 86

8

b) VII Brigada Aérea:

Oficiales:	2
Suboficiales:	4
Soldados:	45

c) Sección Perros:

I Brigada Aérea:	2
II Brigada Aérea:	1
VII Brigada Aérea:	2
BAM Aeroparque:	2
BAM Chamical:	1

43. Distribución de los efectivos según Puesto de Guardia (ANEXO 3).

44. Tareas que se implementaron para el servicio de Seguridad y Defensa:

1°) Colocación perimetral de reflectores en los refugios de Aviones (Bunquer).

2°) Construcción de Puestos elevados con reflectores en los Polvorines.

3°) Colocación de reflectores sobre techo del Edificio Principal de la Base.

45. DEFICIENCIAS:

- Gran extensión perimetral de la misma.
- Falta de iluminación adecuada.
- Falta de medios de visión nocturna (visores de luz residual, etc).
- Falta de casillas elevadas con reflectores.
- Falta de alambrados olímpicos (tipo cancha de fútbol con alambre de púa en las cuatro hileras superiores, Polvorines y Refugio de aviones (Bunquer).
- Falta de caminos perimetrales adecuados, los cuales por las características del terreno, en período de lluvia y nieve se tornan intransitables.
- Falta de vehículos adecuados para patrullaje nocturno.
- Falta de medios modernos de comunicaciones (los actuales HT presentan problemas por falta de baterías, mal estado, etc).
- Falta de radares antipersonales (Thompson Rasit) similares a los de provisión de algunas Unidades de Ejército.
- Falta de locales adecuados para el descanso de la Tropa durante el período de descanso (lo hacen en refugios improvisados).
- Falta de una Sección Perros con animales aclimatados a la zona desde cachorros, pués se comprueba por lo experimentado que los perros traídos de otras Unidades, no cumplen su tarea en la forma que correspondería hacerlo por razones de lo riguroso del clima

- Falta de vestuario y equipo para esta zona.

- Falta de vehículos destinados para uso exclusivo de los pelotones - de choque y/o grupo COIN.

V - ARTILLERIA ANTIAEREA

46. La defensa Antiaérea de la BAM GAL. en operaciones, fue realizada - por:

a) 1 Batería (9 cañones) RH 20 mm del III Esc. de Artillería Antiaérea de la BAM "Río Gallegos".

b) 1 Batería de 35 mm OERLIKON (2 cañones bitubos) con Radar y Direc-/ tor de Tiro de la BAM "Mar del Plata".

c) 2 Cañones de 35 mm (sin Radar ni Director de Tiro -SKYGUARD- aun no ingresado al país) de la BAM "Mar del Plata".

d) 6 Ametralladoras 12,70 mm de la BAM "Río Gallegos".

e) 1 Radar ELTA de la BAM "Río Gallegos".

47. La conducción de los medios estuvo centralizada en el Centro de Operaciones de Artillería Antiaérea (C.O.AAa) del CIC.

48. Se tuvieron además bajo control operacional, los siguientes medios y en los lugares que se especifican:

a) 1 Sección de 30 mm de Fuerza Ejército en el Batallón de Infantería de Marina.

b) 1 Batería de 40 mm de Fuerza Ejército en el Regimiento de Infante-/ ría 24.

49. En la misma situación se mantuvo la conducción de una Batería de // 35 mm con Radar y Director de Tiro SKYGUARD, asignada a la BAM "Río Gallegos" por el C.F.A.S. y que provino de Fuerza Ejército, en reemplazo de la Batería de 35 mm con Radar y Director de Tiro de Fuerza Aérea que se envió de esta - Base Aérea Militar a Base Aérea Militar "MALVINAS" (Radar con Director de Tiro) y un cañón OERLIKON más parte de otro cañón OERLIKON.

50. OPERACIONES:

Se mantuvo la capacidad operativa de la siguiente manera, dado los escasos medios con que se contó para la Defensa Antiaérea.

1°) DIURNO (abril):

Alerta a 3 min. 3 cañones 20 mm.

Alerta a 30 min.3 cañones 20 mm.

Alerta a 1 hora 3 cañones 20 mm.

Alerta a 40 min. material 35 mm.

2°) NOCTURNO (abril):

Personal en sus posiciones en descanso:

Todo el material de 20 mm con su Artillería por pieza en Alerta.

Alerta inmediata:

Material de 35 mm con la siguiente secuencia:

a) 3 hs. funcionamiento

b) 1 hs. mantenimiento equipos.

c) 6 hs. funcionamiento.

3°) DIURNO (mayo y junio):

Alerta 3 min. todo el material de 20 mm.

Alerta 30 min.todo el material de 35 mm.

4°) NOCTURNO (mayo y junio):

Alerta 3 min. todo el material de 20 mm.

Alerta inmediata: Material de 35 mm. manteniendo la secuencia de funcionamiento del mes de abril.

51. MUNICION:

Las cantidades asignadas a esta Base Aérea Militar, fueron las adecuadas (8 días de combate).

52. REPUESTOS:

En cuanto a repuestos en RH 20 mm. se contó con un nivel adecuado, abasteciéndose a la BAM "Malvinas" y a la IX Brigada Aérea.

- 35 mm: No se contó con nivel adecuado, debiéndose solicitar a la BAM / "Mar del Plata", algunos repuestos que no llegaron a obtenerse, ya que el esfuerzo fué dirigido a la BAM "Malvinas", llegándose a despiezar el material para abastecer al desplegado en Malvinas.

  Se elevaron durante el transcurso de las operaciones listados de necesidades mínimas para ambos materiales (RH 20 mm y 35 mm).

- 12,70 mm: Sin inconvenientes.

- Radar ELTA: No se cuenta con repuestos, las reparaciones las realizó el Taller Regional "QUILMES".

53. DEFICIENCIAS:

a) RH 20 mm sin mayores inconvenientes.

b) 35 mm los expresados.

c) 12,70 mm sin inconvenientes.

d) Radar ELTA, se tendría que contar con un primer escalón en la unidad.

54. PERSONAL:

1°) OPERATIVO:

a) RH 20 mm: Se contó con una sola dotación de Personal Militar Superior, Subalterno y Tropa.

b) 35 mm: Con el requerimiento efectuado por esta BAM GAL y satisfecho por el CFAS de personal especialista que se encontraba en distintas Unidades fuera de su especialidad, se pudo contar con DOS (2) dotaciones que es el mínimo.

c) 12,70 mm: Se empleó personal de cada sistema de armas para su utilización.

11

d) Radar ELTA: Fué operado por el mismo Personal que se desempeñó en el C.O.AAa sin inconvenientes.

2°) TECNICO:

a) RH 20 mm: solo se contó con especialistas en electrónica.

b) 35 mm: se contó con dotación completa.

c) 12,70 mm: se contó con armeros.

d) Radar ELTA: sin especialista.

55. DEFICIENCIAS:

a) RH 20 mm: es imprescindible duplicar su dotación operativa y - en la parte técnica destinar a esta Unidad un mecánico de motores, de armamento, de electrónica e hidraúlica por batería.

b) Radar ELTA: es necesario un mecánico por Radar.

c) Se sugiere mantener en todas las Baterías, dotaciones de ads-/criptos como mínimo DOS (2) dotaciones por armas. Realizando - el personal mencionado instrucción semestral en las Unidades - rectoras de cada tipo de material (Ej: MDP de 35 mm y en GAL de 20 mm RH) manteniendo planteles con idoneidad para la utilización adecuada de los medios.

56. COMUNICACIONES:

Desde el C.O.AAa se mantuvo enlace con todas las piezas de las Baterías dentro de la BAM GAL y con medios empleados en las otras F.F.A.A.

1°) Los enlaces se realizaron mediante los siguientes medios:

a) HF 1 (UNO) Mocón 70 y RT en todas las piezas.

b) Alámbricas: con baterías de 35 mm y en solo TRES (3) piezas de RH 20 mm.

c) T.E. con Fuerza Ejército.

d) Punto a Punto con Armada.

57. DEFICIENCIAS:

No se cuenta con equipos HT modernos con el suficiente alcance para enlazar el C.O.AAa con las distintas piezas diseminadas por la Unidad (aprox. 4/5 Km de distancia) además de posibilitar un grado de confiabilidad aceptable, es necesario duplicar el sistema HT y NO el alámbrico por lo poco durable durante un bombardeo sobre la Unidad

58. Las frecuencias deben ser DOS (2) para el sistema de seguridad de la Unidad para una integración en caso de ataque terrestre y DOS (2) frecuencias indeoendientes de utilización exclusiva para AAa, porque en caso de detectarse una incursión enemiga y producirse alguna interferencia en la única frecuencia disponible, se corre el riesgo de quedar incomunicados y no - actuar con eficacia.

59. El tráfico debe ser mínimo ya que el enemigo, por declaraciones - de personal que actuó en MLV detectó las señales de emisión de los equipos de HT y bombardeó las posiciones.

60. TRANSPORTE:

Se contó con una camioneta que facilitó el Esc.de Tropa, para la - distribución de racionamiento, etc, y un jeep que efectuaba relevos, trasla-

12

dos de mecánicos, etc.

61. DEFICIENCIAS:

Es necesario contar con un tractor por Batería para el emplazamiento y los cambios de posición que se deben efectuar durante las operaciones, - tal es el caso que se produjo en las posiciones AAa de MLV cada vez que el enemigo detectó las mismas; un vehículo tipo Ford F-250 con doble cabina y ruedas pantaneras que permitan circulación a campo traviesa y gancho de arrastre. El mismo se utilizaría para:

- Relevos de personal.

- Racionamiento en las posiciones.

- Traslado de combustible.

- Traslado de munición.

- Traslado de ag a potable.

62. La totalidad del material AAa fué emplazado en las grandes extensiones del terreno de la Unidad a defender y sin que esas posiciones tengan caminos adecuados, siendo solo senderos que se van haciendo con el correr de los días.

63. REFUGIOS:

El Personal construyo refugios con elementos de circunstancia, con rieles y durmientes. La calefaccion de los mismos se efectuo con carbón de - piedra y la iluminación con faroles de noche.

64. DEFICIENCIAS:

Con las intensas lluvias, el personal tuvo que evacuar sus posiciones en dos oportunidades, y por el frío (-14°C) reinante en la zona se hace necesario la utilización de un sistema de refugios adecuados que podrían ser contenedores enterrados, calefaccionados por estufas a gota, ya que el com-/ bustible es fácil de conseguir (JP-1, Gas-oil, Kerosene). Las paredes y piso de los contenedores-refugio, se podrian forrar con maderas a obtener de cajones de embalajes.

65. SEGURIDAD (en las posiciones):

Se daba por los mismos sirvientes de pieza y Jefes de pieza. Se // construyeron trampas cazabobos con elementos muy precarios.

66 VESTUARIO:

Si bien se contó con el máximo apoyo de la Dirección de Intendencia, estos elementos no son los adecuados (fríos intensos, lluvias torrenciales).

67 DEFICIENCIAS:

El calzado de provisión no es apto, se deben utilizar botas de 1/2 caña, las camperas de abrigo deben ser impermeables. Para el descanso es necesario la utilización de catres, bolsas de dormir y colchonetas.

68 Se efectuó diariamente el adiestramiento de seguimiento con radar y visor de las baterías, aprovechando el intenso movimiento aereo, y llevándose a cabo prácticas de defensa contra ataques aéreos, tratando de anular la ac-/ción del radar de tiro con CHAFF.

69 CONCLUSION:

Esta Unidad de acuerdo a su extensión, ubicación, cantidad de personal, munición almacenada y aviones que mantuvo como dotación (Sistema / 48, -

M-III, MK-62, KC-130, M-V, ByS, EyR), durante las operaciones debería haber contado con los siguientes medios de AAa:

- Misiles de alcance medio (12/15 Km-50.000 piés de alcance efectivo-), efectos de anular vuelos de reconocimiento o bombardeo en altura.
- Misiles de corto alcance (6 Km-20.000 piés-) (ROLAND, CROTALE, RAPIER)
- 4 Baterías SKYGUARD de 35 mm.
- 2 Baterías RH 20 mm
- 2 Radares ELTA
- El material de radares SKYGUARD y misiles deben contar con sistema IFF, para evitar la destrucción de aviones propios, como así también debe contar con emisores de potencia superiores a las emisiones de los radares de Dir. de Tiro para posibilitar el engaño de misiles electromagnéticos (Destrucción de un Radar SKYGUARD de E.A. en MLV y muerte de sus operadores, por no contar con este sistema de contramedidas).

VI - ESCUADRON VYCA.

70. El Escuadrón VYCA operó desde el día 02 de abril de 1982 a un régimen de operaciones H24, lo que hace hasta el día 18 de junio de 1982 la suma de 78 días de operaciones.

71. Durante el presente operativo se pueden resaltar los siguientes datos:

a) Horas operativas.	1.872	Hs.
b) Horas F/S por Tecnica:	17:32'	Hs.
c) Horas F/S por Mantenimiento:	26:00	Hs.
d) Horas F/S por Viento:	68:30'	Hs.

72. Con relación a los datos enunciados precedentemente sobre un total de 1.872 horas se pueden extraer los siguientes porcentajes:

a) Horas efectivas de control:	93:95 %
b) Horas F/S por técnica:	01:00 %
c) Horas F/S por Mantenimiento:	01:40 %
d) Horas F/S por Viento fuera de norma:	03:65 %

73. NOTA:

Las horas de Radar F/S por vientos superiores a 30 nudos (apart. d) - parrafo 71 y 72), se evitaría de contarse con un radome instalado en los radares móviles que tengan que operar en zonas ventosas (sur argentino).
Si bien el % de horas de F/S por vientos fuertes que se observa en el transcurso del conflicto MLV fué reducido, ello se debió a que en dicho período del año la frecuencia de los vientos fuertes no es alta. Otro caso muy diferente se habría dado si las operaciones se hubieran desarrollado en los meses de octubre a febrero.
Sin embargo cabe hacer notar que entre abril y junio/82 hubo días en que la persistencia de los vientos mayores de 30 nudos superaron períodos de más de 5 horas de viento continuo, lapso por demás suficiente para que el enemigo hubiese podido sorprender a nuestra AAa y efectuado ataques sobre nuestro aeródromo y sus instalaciones.

74. Durante el desarrollo de las operaciones se detectaron 2.571 Ploteos.

75. ACTIVIDADES DESARROLLADAS:

Durante el desarrollo del presente operativo se han realizado las siguientes operaciones a saber:

1°) Vigilancia y Control del Espacio Aéreo.

2°) Apoyo a las aeronaves en general.

3°) Guiado, Control, Recuperación y apoyo de las distintas misiones.

4°) Interceptaciones.

76. Se trabajó en Guiado Apoyo y Recuperación, con los sistemas A-4B/C, MK-62, M-III, M-V, KC-130 y los aviones que integraron el Puente Aéreo, de Enlace, de Exploración y Reconocimiento y Búsqueda y Salvamento.

77. INTERCEPTACIONES:

Durante el desarrollo de las operaciones solo se realizaron 3 interceptaciones, 1 para identificar un eco detectado en el Azimut 180° de GAL 73 millas y que no fué positivo por haber desaparecido el eco, la Segunda se suspendió cuando se identifica a la aeronave como el RAYO, Avión retransmisor y la - Tercera cuando detectado un eco en el radar del CIC GAL el día 26 de mayo, se solicitó a Prefectura marítima y a la Armada si tenían registrado el movimiento de algún barco en esa posición, ante la respuesta negativa, se guió a uno - de los aviones de exploración y reconocimiento cercano de la FAA (tipo de avión utilizado AEROSTAR 600) para que identificara dicho eco cuya lectura en - la pantalla de radar acusaba FL 100 y velocidad de 60/80 Nudos. Producida la - intercepción y juntado ambos ecos en la pantalla, el piloto informó que no se ve nada en ese nivel, pero abajo suyo en el mar, visualiza un buque mediano, - navegando con rumbo 270° y velocidad aproximada de 20/28 Nudos. Se le ordenó - al piloto descender para identificar el barco informando que tenía el casco -/ blanco y la superficie de cubierta color verde y que cambia de rumbo virando a 015° y su nombre es AUTOESTRADA, de bandera Brasileña. Se requirió nuevamente a la Armada que ratificara que no tenía registrado dicho movimiento y volvió a negarlo en un primer momento, pero al ser advertida que se atacaría de inmediato al buque, informó que era un buque tanque que "podría" estar abasteciendo a algún submarino ARA.

78. La acción tomada fué requerida a la FAS para que se advirtiera por - mensaje a todos los involucrados que ante detección visual y/o radar de cual-/ quier medio aéreo o naval no identificado, el mismo será atacado sin previo aviso (ver texto completo del mensaje en ANEXO 2).

79. Se efectuaron solo 2 vuelos de entrenamiento de M-III cumpliendo tema de interceptación frente a frente uno aprovechando una misión suspendida y otro programado.

80. VUELOS DE EXPLORACION:

El control de los vuelos de exploración con el Radar solo se efectuaba al salir y al regresar de una misión, en razón del nivel de vuelo que tenían asignado y a la característica de este tipo de operaciones que solo ascendían a un nivel de 6.000 a 10.000 piés para efectuar su tarea y luego descendían de nivel para evitar ser detectados por el enemigo.

81. Para poder identificar a estas aeronaves cuando, esporádicamente aparecían en la pantalla del Radar era necesario llevar actualizada la navegación de acuerdo a la orden Fragmentaria o el plan de vuelo de los aviones navales afectados a esta tarea.

82. MISIONES:

Durante el tramo de ida, la premisa impuesta por el CIC GAL era de hacer silencio de Radio para dar máximo velo o secreto a las misiones, excepto para los sistemas de armas MK-62 y M-V, a los que había que darles apoyo de Radar

hasta la desaparición del eco en pantalla a efecto de asegurar las naves, de acuerdo a los rumbos y perfiles programados.

83. El regreso de las misiones fué casi siempre en forma individual y en este tramo hubo que darles el máximo apoyo a las aeronaves para identificarlas, orientarlas y, sin delatar su posición, informarles progresivamente a que distancias se encontraban y cuando era necesario apoyar la aproximación para asegurarles su retorno, si el estado de la aeronave así lo requería.

84. OTROS VUELOS:

Solo se efectuaban vuelos aerocomerciales (Aerolíneas Argentinas y Austral), vuelos militares o especiales ya que el privado no estaba permitido.

85. Dentro de los especiales y militares se incluyen los del Puente Aéreo a Malvinas, los de enlace y logísticos tanto de la Fuerza Aérea como el del resto de las otras fuerzas, y fuerzas de seguridad a quienes se le dió apoyo a las navegaciones.

86. Dentro de los vuelos efectuados se comprobó que algunos de ellos no respetaban los corredores aéreos establecidos en su ruta de ida o regreso a Río Grande, poniendo en peligro el tránsito desde y hacia las Islas Malvinas. Se corrigió con el mensaje que se adjunta como ANEXO 2.

87. INGRESO A LA ZONA DE CONTROL:

Se estableció que las aeronaves se notificaron a 150 millas de esta Base Aérea cada vez que ingresaban a la zona de control a efectos de facilitar la identificación. Esta situación fué respetada al principio, pero a medida que las operaciones se desarrollaban fué dejándose de cumplir. También esta situación mejoró a partir del mensaje que se adjunta como ANEXO 2.

88. DETECCION:

Los ecos detectados en el Radar los podemos agrupar en propios y chilenos ya que no se han detectado ni comprobado vuelos de la Av. Naval Brit. en el CIC GAL.

89. Los propios fueron los especificados precedentemente y que se relacionaban con las misiones ofensivas, logísticas, enlace, aerocomerciales, de búsqueda y salvamento y exploración y reconocimiento que se efectuaron durante el conflicto.

90. Con relación a los vuelos detectados en la República de Chile, la actividad aérea se puede clasificar de la siguiente manera:

1°) Vuelos desde y hacia Punta Arenas: Se mantuvieron con regularidad, destacándose que en algunos días no se detectó actividad aérea.

2°) Vuelos locales: Con relación a estos vuelos hay que resaltar lo siguiente:

a) En ocasiones se detectaron hasta 5 ecos simultáneos.

b) Actividad nocturna de adiestramiento; presentaciones, reconocimiento y navegaciones en especial cuando la claridad de la noche lo permitía (con luna llena).

c) Actividad diurna similar a la nocturna.

d) Misiones de reconocimiento y control sobre la desembocadura del Estrecho de Magallanes y la frontera con aviones que llegaban a desarrollar una velocidad de hasta 0,9 de Mach.

e) Actividad de control de su espacio aéreo ya que cuando existía algún vuelo propio sobre la frontera, motivaba una reacción similar por parte de Chile.

91. IFF:

El uso del IFF en principio no permitía una fácil identificación por su forma de utilización ya que la asignación de un mismo número para las aeronaves del puente aéreo tanto en la ida como al regreso presentaban dudas, teniendo que recurrirse en varias oportunidades al uso del código de autenticación. Su aplicación en el futuro deberá ser analizado de acuerdo a cada circunstancia.

92. CHAFF:

Se realizó una prueba de utilización de chaff desde aviones M-III // lanzándolo a una distancia de 20 millas y a 7000 piés pudiendo comprobarse la formación de un eco cuyas dimensiones eran de unos 3° de ancho por 1/3 de milla de profundidad permaneciendo de acuerdo al viento reinante en ese momento, durante 5 minutos.

93. Durante esa comprobación se efectuaron dos lanzamientos de chaff ubicados en los frenos y uno desde un tubo eyector, siendo la mayor dimensión el que estaba alojado en los frenos. Cabe destacar que después del 2° giro de antena, el operador pudo diferenciar cual era el eco del Chaff y cual el eco del avión.

94. PERSONAL:

Desde el día 02-Abr-82 el Escuadrón VYCA Móvil estableció un régimen de operación de 24 hs. por día con una dotación integrada de la siguiente manera:

1°) Un Oficial Jefe como Jefe de Escuadrón.

2°) Seis Oficiales Subalternos como Oficiales VYCA.

3°) Once Suboficiales discriminados de acuerdo al siguiente detalle:

a) Cuatro Suboficiales operativos VYCA

b) Cuatro Suboficiales mecánicos de Electrónica (Mec. de Radar).

c) Dos Suboficiales mecánicos de Electrónica (Mant de Equipos de Comunicaciones).

d) Un Suboficial Mecánico de Automotores como Apoyo Logístico.

4°) Cuatro Soldados como Apoyo Logístico.

95. Con la dotación señalada se estableció un rol operativo y técnico que permitió el normal cumplimiento de las distintas tareas de acuerdo a lo que se especifica a continuación:

1°) Dos Oficiales operativos VYCA.

2°) Dos Suboficiales operativos VYCA.

3°) Un Mecánico Radar.

4°) Un Mecánico de Comunicaciones.

96. El régimen de rotación del Personal para mantener el citado rol en el párrafo que antecede fué el siguiente:

1°) OFICIALES: Dado que la operación era de 6 oficiales operativos se establecieron 3 pelotones de 2 Oficiales c/u que se renovaba cubriendo los tres turnos diarios comprendidos: el primero desde las 08:00 hs. hasta las 14:00 hs, el segundo desde las 14:00 hs. hasta las 22:00 hs. y el // tercero desde las 22:00 hs. hasta las 08:00 hs. del día siguiente.

2°) SUBOFICIALES OPERATIVOS: Teniendo en cuenta que se contaba únicamente con

4 Suboficiales, se estableció un régimen de 2 Suboficiales por día, relevándose entre si cada 3 horas en un turno que se iniciaba a las 8:00 hs. hasta las 18:00 hs. del día siguiente, para tener luego un día de descanso.

3°) SUBOFICIALES MECANICOS DE RADAR: Al contarse con 4 mecánicos de Radar, se estableció el rol Técnico que se especifica a continuación:

a) Un Suboficial en forma permanente durante 24 hs.

b) Dos Suboficiales que se agregan desde las 08:00 hs. hasta las 18:00 hs.

c) Un Suboficial en descanso.

4°) SUBOFICIALES MECANICOS DE COMUNICACIONES: Debido a la dotación de solo - dos mecánicos se estableció un régimen de un Suboficial durante las 24 hs. permaneciendo el otro en descanso.

97. El Personal que se desempeñó como Apoyo Logístico realizó su actividad durante el día.

98. En lo concerniente a la dotación asignada se tiene que analizar, de acuerdo con la clasificación del Personal y las distintas funciones que se cu-// brían y que se especifican a continuación:

1°) OFICIALES OPERATIVOS VYCA: La dotación de 6 Oficiales especialistas, permitió cumplir las actividades VYCA que se desarrollaron en este sector de Defensa.
Asimismo, con esta dotación, se pudo cubrir la máxima capacidad operativa que permitía el equipamiento asignado (3 Consolas para Control y una para detección), en el caso de producirse un ataque al sector, ya que, en este caso de máxima, se podía mantener 2 hombres en descanso.

2°) SUBOFICIALES OPERATIVOS: La dotación de 4 Suboficiales operativos no es - suficiente para una operación por tiempo prolongado con un régimen de funcionamiento de 24 hs. por día ya que debe limitarse únicamente a cubrir - tareas de detección y no permite la recuperación adecuada del personal. Para mantener una operación de esta naturaleza y, teniendo en cuenta las condiciones de baja temperatura que por razones técnicas es necesario mantener en la cabina de Radar, se requiere contar con una dotación mínima - de 6 Suboficiales operativos y cubrir de esta manera sin inconvenientes las demás tareas específicas y administrativas a la par de permitir un mayor descanso y una mejor recuperación evitándose la saturación y cansancio que diminuye su capacidad de atención.

3°) SUBOFICIALES MECANICOS DE ELECTRONICA (Mecánico de Radar): La dotación de 4 Mecánicos de Radar para efectuar el mantenimiento y control durante su funcionamiento en la BAM GAL satisface las necesidades para la calibra-/ ción, control de rutina y solución de fallas que no sean complejas. Dada la característica de movilidad que posee este equipamiento para cambiar - de lugar cada vez que la situación operativa lo determine, la dotación sería conveniente incrementarla a 6 mecánic.con el objeto de efectuar todas las tareas de desarmado, traslado y armado en la nueva posición con mayor celeridad, cuidado del material y calidad de trabajo.

4°) SUBOFICIALES MECANICOS DE ELECTRONICA (Mentenimiento de Comunicaciones): la dotación actual de 2 hombres satisface las necesidades operativas y // Técnicas en esta área.

5°) PERSONAL DE APOYO LOGISTICO:Para el funcionamiento dentro de la BAM GAL, la dotación de 1 Suboficial y 4 Soldados satisface las necesidades de Apoyo Logístico.

99. En lo concerniente al nivel de idoneidad del Personal se puede especificar lo siguiente:

1°) La dotación de Oficiales operativos VYCA de este Escuadrón estaba integrada por 3 Oficiales con 1 año y medio y 3 Oficiales con 3 meses de antiguedad en la especialidad. Alcanzando al presente una experiencia importante en interpretación de pantalla, detección, manejo, y aprovechamiento de las facilidades del equipamiento, guiado de las aeronaves y su recuperación e identificación.

2°) El Personal de Suboficiales operativos VYCA ha demostrado poseer un nivel de adiestramiento adecuado para las tareas realizadas, que se ha acrecentado durante el conflicto especialmente en lo que se refiere a detección, análisis e interpretación de pantalla, logrando agilidad y precisión en la determinación de la posición, velocidad, derrota, nivel de altitud y cantidad de aviones en el análisis de los ecos.

3°) El Personal de mantenimiento demostró capacidad y conocimiento del material, lo que permitió operar con un muy alto porcentaje de funcionamiento continuo.

100. En general se puede decir que el Personal se ha desempeñado satisfactoriamente, cumpliendo su función con dedicación y entusiasmo, demostrando poseer un alto grado de capacidad operativa y técnica; sin embargo se debe tener en cuenta que la BAM GAL, y en especial su RADAR Móvil no sufrió daño alguno por acción del ENO, ya que no se produjo ningún ataque durante el conflicto, lo que impide medir adecuadamente la capacidad de este Personal en la reparación inmediata de su equipo y su rendimiento bajo presión directa del ENO.

101. MATERIAL: Radar:

El equipamiento de Radar ha respondido satisfactoriamente las exigencias operativas a pesar del poco mantenimiento realizado, debido a la situación imperante durante todo el período de las operaciones que no permitió efectuarlo todas las veces que hubiere sido necesario.

102. FALLAS:

Las fallas que disminuyeron su capacidad, o dejaron el Radar momentáneamente fuera de servicio, fueron rápidamente solucionadas por el personal de mantenimiento y las mismas se especifican a continuación:

1°) Desnivelación de Antena: Causada por hundimiento de los soportes de las patas por operar con vientos fuera de norma y arrachados.

2°) Cortes por fallas de energía eléctrica: Esto se debe fundamentalmente al uso de combustible con bajo estado de pureza (agua o suciedad) que producen alteraciones en el régimen de funcionamiento del motor del generador que hacen variar su nivel de tensión o frecuencia cuya consecuencia es el corte de alta en el radar o, dejar de funcionar el motor por taponamiento de los filtros; y cada vez que se presentaba esta falla había que esperar unos 45 minutos más o menos hasta tener nuevamente en pantalla información de video.

3°) Fallas en los equipos de aire acondicionado: Estas fueron motivadas por pérdida de gas, motor quemado o congelamiento del radiador y fueron solucionadas en el lugar o recambiadas por equipos enviados desde el Grupo 2 VYCA.

103. Otra falla, no solucionada aún, es la determinación de altura con errores que oscilan entre los dos mil y diez mil piés de altura menos del nivel en que se encuentra volando la aeronave, falla esta que requiere tiempo y dedicación para realizar todas las investigaciones necesarias con el objeto de localizarlas y en razón de esto adoptar las medidas acordes al caso y que, debido a la situación operativa imperante, no fué posible contar con el tiempo necesario para ello.

104. EQUIPAMIENTO DE COMUNICACIONES:

El equipamiento de VHF y teléfonos Punto a Punto a magneto que se utilizó durante las operaciones, funcionó sin inconvenientes mayores, pudiéndose mantener los enlaces casi en forma permanente.

105. INCONVENIENTES:

Los inconvenientes operativos se fueron superando con el trabajo diario, coordinaciones realizadas y corrección de los errores cometidos durante la realización de las operaciones ya que la mayoría de ellas consistía en procedimientos con los distintos sistemas de armas.

106. Con relación al error de marcación de altura por fallas no localizadas, se realizó un control estadístico con distintos vuelos de aeronaves que poseían transponder con modo C activado y de la comparación entre la lectura del nivel indicada en el descodificador del IFF con la del Radar primario se llegó a las siguientes conclusiones.

1°) Todas las lecturas eran inferiores al nivel de vuelo de las aeronaves.

2°) Dentro de las 50 millas el error máximo era de hasta 3.000 piés, entre las 50 y 120 millas oscilaba de 4.000 a 7.000 piés y más allá de las 120 millas el error era mayor de los 7.000 piés.

107. Los inconvenientes de orden técnico del equipamiento de Radar fueron señalados en la parte material.

108. SUGERENCIAS:

Dada las posibilidades de enlace por HF y RTTY que posee este equipamiento sería conveniente dotarlo con equipos especiales de seguridad de comunicaciones, ya que representa un sistema más de enlace que puede ser de mucha utilidad en el caso de que las comunicaciones de microondas o telefónicas sean interrumpidas y más aún si el Radar se encuentra situado lejos del CIC. También puede ser considerado como una alternativa de las redes de enlace.

109. Sería conveniente dotar a los Escuadrones VYCA móviles que cuenten con la cabina de operaciones de tres generadores en lugar de dos, dado que el consumo de energía al funcionar en forma completa exigiría mucho a un generador por lo que sería necesario operar con 2 en forma simultánea quedando el // tercero de reserva.

110. Los distintos Radares emplazados en el TO tendrían que estar enlazados entre sí para la transferencia de información sobre la posición de aeronaves que pasan de un sector de control a otro facilitando de esta manera el proceso de identificación.

111. También es necesario este medio de enlace cuando, por razones de mejor cubrimiento o puesta fuera de servicio del Radar, haya que transferir el guiado del caza durante una interceptación.

112. Para facilitar y asegurar la identificación de las aeronaves y a la vez individualizar a los integrantes de las Escuadrillas a su regreso de una misión, sería conveniente establecer una disciplina de uso del equipamiento de / IFF y la asignación de los códigos en los distintos modos ya que no debemos olvidar que el enemigo puede reconocer el código, descodificarlo y luego utilizarlo para una operación ofensiva hacia nuestras posiciones, por ello sería conveniente tener en cuenta lo siguiente:

1°) Todas las misiones tienen que tener asignado un código distinto para el regreso de su misión.

2°) Dado el tiempo prolongado de sobrevuelo en el sector de las misiones de exploración y reconocimiento, deberían cambiar el código de acuerdo a una programación establecida.

3°) Utilizar todos los modos que el equipamiento permita.

4°) Los códigos que se asignen a las Escuadrillas deben diferenciarse entre sí en por lo menos 4 números y de esta manera dentro de la Escuadrilla, los integrantes de la misma podrían diferenciarse variando de uno en uno (5000-5001-5002-5003), de esta manera se individualizaría más rápido y por ende se agilizaría la identificación en la recuperación, se evitarían errores, y se simplificarían las comunicaciones.

5°) Los vuelos regulares no operativos deben usar el IFF de forma tal que se diferencie de los operativos.

113. Si bien no hubo inconvenientes mayores en lo referente a equipos de aire acondicionado y generadores, sería conveniente contar dentro de la dotación de personal del Escuadrón móvil a personal de mecánicos de aire acondicionado y de generadores; dado que el mal funcionamiento de éstos, condicionan el normal rendimiento del Radar.

114. SEÑUELOS:

De ser factible es conveniente utilizar señuelos de Radar en los diferentes lugares donde se encuentre instalado un radar móvil que opere en condiciones de características semi fijas que lo hace muy vulnerable.

115. La utilización del señuelo en este caso representa una medida de protección y dada las condiciones de la guerra moderna con adelantos tecnológicos que lo hacen muy vulnerables a los misiles inteligentes y teniendo en cuenta la forma de operar de estos, los señuelos tendrían que tener la posibilidad de emitir señal de Radar similar a la utilizada con el objeto de desviarlo en el caso de llegar a detectarlo.

VII - COMUNICACIONES: INTERNA Y CON EL COMANDO FAS

116. SERVICIO DE COMUNICACIONES.

MATERIAL:

El material HF existente en la Unidad fué utilizado en forma limitada, pués los circuitos no se pueden implementar en estado de guerra, por no contar con sistemas de codificación para la operación, tema que fué contemplado durante el desarrollo de la misma con equipos recientemente adquiridos por la Fuerza los que no se alcanzaron a instalar ni ha comprobar su operatividad por parte de esta estación.

117. Con respecto a los circuitos de TTY, salvo algunas fallas de origen mecánico, los sistemas de micro-onda operaron eficientemente los que fueron mejorados con la instalación en la Unidad de un equipo de Radioenlace, entre la misma y ENTEL, anulando las líneas físicas que quedaron de alternativa.

118. Respecto al material CRINEL desplegado por el Grupo Comunicaciones - Escuela, demostró ser operativo y confiable al tener un mínimo de problemas // técnicos, trás 74 días de operación ininterrumpidos; los equipos BACKER de VHF resultaron de muy buen rendimiento, no así los SKAY y COLLINS 101 los que son poco confiables. En lo que hace a teléfonos de campaña TADIRAN ya han sido comprobados en distintas oportunidades manteniendo en esta su plena aptitud operativa.

119. El apoyo logístico de materiales de comunicaciones y recambio de equipos brindado por la FAS fué apropiado y en tiempo.

120. PERSONAL:

Tanto el personal desplegado como el perteneciente a la Unidad demostró capacidad y conocimiento del material como así también buena predisposición para desarrollar las distintas tareas de despliegue, operación, mantenimiento y repliegue de los medios.

121. El número de operadores y mecánicos fué el correcto para el cumplimiento de la misión.

122. DEFICIENCIAS:

No se contó con una línea exclusiva para uso de requerimientos logísticos entre GAL y la FAS teniendo que emplear la operativa, lo que ocasionaba una saturación de tráfico, tránsito de personal ajeno al CIC y un incremento - innecesario en las actividades en este último organismo (búsqueda de personal, trasmisión de órdenes, consultas, etc.).

123. El cable para tendido de teléfonos Punto a Punto, fué escaso en un / principio, siendo solucionado en el transcurso de los días de operación, por - parte de la FAS.

124. La Unidad no contó con equipos apropiados para proveer los enlaces - con la ROA.

125. No se contó con un vehículo liviano para el rápido desplazamiento de los mecánicos a efectuar reparaciones de teléfonos de campaña.

126. No se dispuso de operadores de TTY debiendo emplear para la tarea operadores de comunicaciones.

127. El sistema de microondas ENTEL está sujeto a intercepción y riesgos - de sabotaje.

128. No se implementaron los sistemas de codificación de Voz para los teléfonos punto a punto con la FAS y demás Unidades, por no contar con la cantidad suficiente de equipos y solo en una linea y en el final de las operaciones se - instaló un equipo codificador de voz "DATOTEX".

129. La disciplina de tráfico entre los corresponsales fué muy pobre. Mucho personal se negaba a utilizar el equipo codificador instalado entre el CIC GAL y la FAS.

130. EQUIPOS DE COMUNICACIONES ASIGNADOS A LA DIV.OPS. DE LA BAM.:

Equipo receptor TEVY-COM (pertenece BAM GAL), selectado en la frecuencia que utiliza Gendarmería para comunicarse entre los diferentes puestos fronterizos.

Cuando algunos de esos puestos observaba alguna novedad, como paso de aviones, helicópteros, etc. iniciaba el mensaje dirigido a PATA (BAM GAL). Va-/ rias veces, el hecho de no contar con la posibilidad de transmitir, a fin de solicitar aclaración o ampliación del mensaje, quitaba efectividad al sistema.

131. Equipo receptor TEVY-COM (pertenece a BAM GAL) cumplía funciones similares al anterior, pero selectado en frecuencia del faro Cabo Vírgen, quién contaba con un Radar Meteorológico que servía para ubicar objetivos en el mar o en el aire; las limitaciones eran las mismas anteriormente mencionadas.

132. Equipo Motorola BGH, Modelo ASA-100 (pertenece Ejército), como los anteriores se mantenía en escucha en frecuencia con los puestos de observación de Ejército ubicado sobre la costa, generalmente la misma información que se recepcionaba por este medio, la pasaba bastante tiempo después, el Comando de la XI Brigada por medio del teléfono punto a punto, dándole forma de mensaje (N°, GHO, etc) lo que le quitaba efectividad al sistema, ya que en caso de tratarse de un avión, la información llegada al Comando no servía de nada, dado el tiempo -// transcurrido.

133. Equipo PHILLIPS receptor y transmisor (pertenece Ejército) permitía - el enlace permanente con el Comando de Brigada.

134. Equipo VHF-FM transreceptor y transmisor (pertenece a Defensa Civil) permitía el enlace permanente de inmediato con defensa civil y la Policía Pro-/ vincial.

135. Equipo Motorola receptor y transmisor (pertenece BAM GAL), en canal 1 permitió el enlace con el Servicio de Seguridad de la Unidad; Canal 2 con - Artillería Antiaérea, Canal 3 con Torre de Vuelo y Canal 4 con el Comando de Agrupación de Gendarmería (GALLO) y con el Comando de Infantería de Marina // (CENICERO). Las limitaciones de este equipo estaban dadas por el alcance de - los HT de los diferentes corresponsales.

136. Equipo TEVY-COM transmisor y Receptor AM-15 F permite comunicarse - con Torre de Vuelo y Aeronaves en frecuencia 119.1 y frecuencia operativa // 119.5, además las siguientes frecuencias: 118.1, 118.5, 118.7, 119.3, 135,4, 138.8.

137. Teléfonos internos, para nada confiables, por momentos resultaba imposible comunicarse con otro teléfono de la Unidad

138. Teléfono P a P (ENTEL) con el COA..........................BIEN

Teléfono P a P (ENTEL) con el Comando XI Brigada............BIEN

Teléfono P a P (ENTEL) Comando de Infantería de Marina........BIEN

Teléfono P a P con ESPORA (ENTEL, con equipo distorsionador de voz adosado "DATOTEK" (perteneciente a Marina), practicamente casi no se utilizó.

VIII - BUSQUEDA Y SALVAMENTO.

139. En lo que hace a las deficiencias que se han podido observar durante los días de operaciones en GAL se destaca:

1°) Que de hecho no existe en la Fuerza Aérea un sistema de ByS permanente, acorde con la misión y tareas específicas ya que durante las operaciones MLV el que funcionó fué proporcionado con material requisado y personal convocado.

2°) Que el material requisado no fué el más apto por tratarse de helicópteros S.58 pertenecientes a la Empresa HELICOPTEROS MARINOS S.A. con aproximadamente 7.000 horas de vuelo, no contando con equipamiento electrónico adecuado para efectuar búsqueda (navegador OMEGA-HOMMING, etc).

3°) A raíz de lo anteriormente expuesto se trabajó con la Prefectura para - el logro de la misión y tarea asignada, llegando a sumar esfuerzos con ésta, como se puede observar en la orden interna que figura como ANEXO 4.

4°) Que a consecuencia de que la Fuerza no adoptó las previsiones necesa-/ rias, la Armada a través de la Prefectura implementó su propio sistema con material y personal altamente especializado.

5°) A pesar de lo expresado en el inc.4°) hubo casos en que habiendo operaciones de combate en desarrollo, la Armada dispuso que el avión SKYWAN de Prefectura Marítima basado en la Base Aeronaval GAL, efectuase vuelos de traslado ajenos a la misión de Búsqueda y Salvamento que se le había asignado.

140. RECOMENDACIONES:

Crear nuevamente una conciencia de ByS en todo el personal de la // Fuerza Aérea y equipar Unidades de rescate con material y personal exclusivo para tales fines.

141. Se debe implementar de ahora en más todos los sistemas que de acuerdo a la orden 39.829/47 competen a la Fuerza Aérea en lo que hace a ByS (personal, aviones y helicópteros adecuados).

23

142. Se adjunta como ANEXO 5, el informe de actividades producido por el Jefe del Servicio de ByS de Fuerza Aérea en GAL, Capitán (RE-Convocado) D. Roberto Julio ALESON.

IX - ARMAMENTO Y EQUIPOS DE APOYO ESPECIFICO.

143. SISTEMA DE ARMAS M-III

En este sistema de armas se han producido deficiencias en los siguientes sectores:

1°) Equipamiento de comprobación de armamento.

2°) Almacenamiento.

3°) Transporte.

4°) Personal.

144. Con respecto al inc.1°) del párrafo anterior, la deficiencia se produce porque este sistema operó desde tres lugares diferentes (VIII Brigada Aérea, IX Brigada Aérea y Base Aérea Militar "Río GAllegos").

145. La dispersión del material aéreo en estos tres lugares hizo que el equipamiento de comprobación de misiles del tipo R 530 y R 550 resultara escaso, estando este material sujeto a una servidumbre técnica compartida.

146. En lo que hace a almacenamiento se impone la necesidad de contar con dos tipos de lugares para almacenar bombas y municiones a saber:

1°) Para cantidades a granel: para evitar su estacionamiento a la intemperie, lo que contribuye a su deterioro

2°) Para cantidades menores: destinadas a consumo inmediato en el transcurso de las operaciones, evitándose con ello el almacenamiento en los lugares destinados para la cobertura de aeronaves.

147. La carencia de un depósito para cantidades menores en proximidades a los refugios de aeronaves obligó a transgredir normas de seguridad con material explosivo, ya que las circunstancias imponían la realización de puestas en marcha de turboreactores con bombas y munición depositadas en los mismos refugios.

148. Con referencia al transporte, la existencia de vehículos no era la adecuada para el transporte e hizado de bombas y misiles lo que obligó a distraer personal especialista para la movilización de dicho material, lo que representaba un riesgo de accidentes en forma permanente.

149. Finalmente, respecto al Personal, se hace necesario la presencia de personal técnico-administrativo para el control eficiente del movimiento y consumo de material, ya que esta tarea tuvo que ser cubierta con personal del GT8, lo cual obligó a sustraerlo de su función específica.

150. Respecto al armamento y equipos de apoyo específico de los sistemas de armas M-V y MK-62, los mismos se adjuntan como ANEXOS 6 y 7.

X - CUMPLIMIENTO OF POR DIA A PARTIR 1° -MAY-82.

151. Ver ANEXO 8.

XI - PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS APLICADOS PARA AON - AOT.

152. Los informes producidos por los Sistemas de Armas M-V y MK-62 se adjuntan como ANEXOS 9 y 10.

XII - **PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS APLICADOS CONTRA LA AAa.**

153. Si bien no se puede enunciar que la aviación Británica haya efectuado procedimientos directos contra la AAa. emplazada en el Aeropuerto de Puerto Argentino, se deja constancia que los primeros ataques a la pista se realizaron a muy baja altura (aproximadamente 50 mts.) efectuando maniobras de /// reempleo dentro del alcance de las armas; al ser este procedimiento sumamente vulnerable, la aviación enemiga procedió a efectuar ataques a gran altura (aproximadamente 6.000 mts) mediante la realización de la técnica de tiro L.A.B.S. quedando fuera del alcance de las Armas Antiaéreas, procedimiento que se mantuvo hasta el final de las Operaciones.

154. El informe correspondiente al Sistema de Armas M-V, se adjunta como ANEXO 11.

XIII - **PROCESO A SEGUIR PARA LA SALIDA DE UNA MISION, DESDE RECEPCION ORDEN, HASTA SU CUMPLIMIENTO E INFORME CORRESPONDIENTE.TIEMPOS.**

155. FAMILIARIZACION CON LA ORDEN FRAGMENTARIA:

En principio debe destacarse que el uso de la Orden Fragmentaria no estaba suficientemente ejercitada como procedimiento normalizado para ordenar misiones en tiempo de paz. Antes del conflicto MLV se las utilizó casi exclusivamente durante la ejecución de ejercicios operativos.

156. Esta circunstancia originó un primer inconveniente que consistió en familiarizar con su uso tanto al emisor como al receptor de OF. Los problemas surgieron por desinteligencia, por confusiones, falta de información, inter-/ pretación errónea, etc, que trajeron como consecuencia la solicitud de aclaraciones y el incremento de tráfico consiguiente.

157. Debe sumarse a ésto, que se utilizaron 2 tipos de OF (9 y 21 puntos), estimándose conveniente la adopción definitiva de una de ellas, la de 21 puntos (ver ANEXO 12),

158. Este problema se fué solucionando con el tiempo, pero en casi todos los casos exigió la presencia, durante la recepción de la OF del Jefe de Es-/ cuadrón del Sistema de Armas involucrado para efectuar sobre la marcha, las aclaraciones convenientes.

159. TIEMPO DE ALISTAMIENTO:

Otro detalle que debe analizarse en la emisión de OF es el tiempo de alistamiento que requiere cada sistema.

160. La BAM GAL operó con cuatro sistemas de armas de diferentes características y de diferentes tiempos de alistamiento (KC-130, A-4B/M-V, M-III y - MK-62).
El alistamiento de KC-130 que fué requerido en tiempo siempre estuvo en condiciones de operar en oportunidad; no sucedió lo mismo con el sistema A-4B que - debió interrumpir misiones por no tener tiempo suficiente para desarrollar toda la planificación necesaria.

161. El Sistema MK-62 fué muy irregular en su operación, existieron grandes cantidades de novedades y no pudo contarse con un tiempo confiable de alistamiento, debiéndose adecuar la hora sobre el OM a la disponibilidad de aviones y no a las exigencias de las operaciones en curso.

162. A efectos de solucionar este problema se envió el mensaje que se adjunta como ANEXO 13, a fin de que los tiempos requeridos de alistamiento sean tomados en cuenta como factor de planeamiento.

163. VERSION Y CONFIGURACION:

Este factor fué condicionante en grado sumo para el cumplimiento del horario sobre el OM. Lo ideal sería tener aviones en diferentes configuracio-

nes o "aprestados" para diferentes configuraciones de manera tal de configurarlos en poco tiempo a partir de la recepción de la OF, lo cúal permitiría salir con una u otra configuración sin excesiva pérdida de tiempo. En caso de no ser factible esta posibilidad, el cambio de configuración debe tenerse presente en el tiempo necesario para el alistamiento de cualquier sistema de armas.

164. Durante el conflicto el Sistema A-4B optimizó sus tiempos formando equipos que apoyaban a la tripulación designada durante el alistamiento y colocación de los equipos personales; unos preparaban la navegación y otros realizaban el control previo al vuelo, pero de todas maneras tuvo graves problemas cuando en forma imprevista se ordenaron cambios de configuración.

165. DISPERSION:

El aeródromo de la BAM GAL debió mantener en operación una gran cantidad de aviones cuya dispersión era de difícil o imposible ejecución. Se trató de mantener dispersos el mayor número de aviones operativos pero considerando que también este hecho conspiraba contra la eficiencia y rapidéz del alistamiento.

166. INFORME DE MISION:

Los informes de misión se realizaron en dos formas: una preliminar y otra definitiva, presionados por lo variable de la situación. Se ordenó que apenas el piloto aterrizase viniera de inmediato al CIC para comunicar su informe al Comando de la FAS, para actualizar con mayor rapidéz la situación y ordenar en consecuencia las misiones subsiguientes (informe preliminar).
El informe definitivo era confeccionado con posterioridad por el Oficial de Inteligencia.

167. Lo establecido en tiempo de paz y practicado en los ejercicios operativos era que, al regreso de cada misión los tripulantes debían ser interrogados por el Oficial de Icia. de la Unidad quién a su vez producía y elevaba el informe definitivo correspondiente.

168. La experiencia obtenida indica que en caso de guerra, se adoptará nuevamente el procedimiento utilizado durante el conflicto MLV. a fin de asegurar la máxima rapidéz que requiere el Comando de la Fuerza Aérea en el TO.

169. REABASTECIMIENTO EN VUELO:

Las misiones A-4B tuvieron otra variable en su cumplimiento de tiempo y horario sobre el OM. que fué el reabastecimiento en vuelo muy condicionado por la reducida dotación de aviones KC-130.

170. Debe destacarse la eficiencia con que se realizó este procedimiento que en definitiva permitió salvar una gran cantidad de aviones averiados en su regreso a la Base y sobre todo permitió incrementar significativamente el tiempo de vuelo a baja altura durante la aproximación al OM y en el escape posterior.

XIV - INTELIGENCIA AEREA.

171. PERSONAL:

Es de hacer notar que el Personal Militar de Icia. asignado, en su gran mayoría desconocía las tareas para la cual fué desplegado considerando:

1°) No haber realizado tareas de Icia. Aérea anteriormente.

2°) Desarrollar actividades en sus Unidades de origen, que no tienen relación con las tareas para la cual fueron designados.

3°) Desconocer elementos esenciales de información, referente al oponente y no haberlos impuesto oportunamente de la documentación de referencia.

4°) Tomar conocimiento de la escasa información obtenida, fuera de tiempo y oportunidad.

172. Lo precedentemente señalado, fué superado merced a la predisposi-/ción y deseos de satisfacer de dicho personal, aunque con las limitaciones - impuestas por las circunstancias y que escapan a los causantes.

173. MEDIOS:

La falta de documentación referente al oponente (fotografías, cartografía, información general), limitó la difusión adecuada de las capacidades del enemigo a los Escuadrones Aéreos desplegados a la BAM GAL.

174. Asimismo parte de la documentación recepcionada estaba escrita en idioma inglés, lo que limitó su adecuada interpretación y consecuentemente - su difusión.

175. La falta de comunicación directa con el CFAS A-2, no permitió adelantar los resultados de los interrogatorios de combate en tiempo y oportunidad dado que el mismo, debía ser evacuado por el único teléfono habilitado, - que en muchas ocasiones no era posible utilizar por el gran número de corresponsales.

176. INTERROGATORIOS DE COMBATE:

La tarea asignada al órgano Inteligencia referente a los interrogatorios de combate se desarrollaron con los inconvenientes producidos por:

1°) En oportunidad de regresar una Escuadrilla de cumplir una misión el interrogatorio lo realizaba inicialmente el órgano operaciones del CFAS y posteriormente el Oficial de Icia.

2°) Lo señalado fué informado oportunamente, dado que el CFAS (operaciones) había ordenado que la Ella. apenas arribada, debía formular su informe vía telefónica y posteriormente el llenado del formulario e interrogatorio detallado al Oficial de Icia.

3°) Esto ocasionaba que el informe de Inteligencia fuera elevado con 1/2 hora de demora desde el aterrizaje de la Ella. en la BAM GAL.

4°) Esta circunstancia demoraba en tiempo y oportunidad la información, // más aún, provocó en reiteradas oportunidades aclaraciones de informes elevados, por interpretación errónea y/o deficientes.

177. DIFUSION DE LA INFORMACION:

Es de destacar, que la información de los resultados de misiones eran difundidas en ocasiones por medios no autorizados y/o confirmados lo que produjo dudas y/o aclaraciones del personal, con la consecuente interpreta-//ción de los hechos.

178. Tal situación fué producto de la inadecuada difusión de la información y a los niveles que no corresponden, esto es; al personal que no debe tener acceso a la información clasificada.

179. La demora con que se recibían los resultados y la información actualizada, "Zonas de recuperación, Areas de propia Tropa, Artillería Antiaérea enemiga", etc, impedían la difusión en tiempo y oportunidad.

180. SUGERENCIAS:

Se deberá establecer un medio de comunicación directa entre el CFAS-A2 y el órgano inteligencia de la BAM GAL, a fin de obtener y elevar la información actualizada en el menor tiempo.

181. Es importante contar con la cartografía y documentación detallada en castellano de las capacidades del oponente.

182. En algunas misiones el relevamiento fotográfico es fundamental a fin de dotar a las tripulaciones de los OM asignados, y no tener que buscarlos.

183. De los interrogatorios efectuados surge, que el apoyo del radar ha facilitado el éxito de la misión y consecuentemente dió serenidad a las tripulaciones.

184. Se deberá contar con Oficiales de Inteligencia Aérea, por Sistemas de Armas, con destino en los mismos, a fin de facilitar la integración entre tripulación y Oficial de Inteligencia, dándole confiabilidad y conocimiento fundamental para las operaciones. Este oficial deberá ser un aviador militar de la especialidad del Sistema de Armas, lo cual permitirá comprender, interrogar y juzgar las actitudes del enemigo..

185. CONTRAINTELIGENCIA:

PERSONAL:

1°) Dada la ubicación geográfica de la BAM GAL y la hipótesis de conflicto // con el vecino país CHILE, y la posible continuación de conflicto con Gran Bretaña por las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur, es necesario se designe un Oficial Subalterno de la especialidad Inteligencia con perjuicio de funciones, como Jefe de División.

2°) Actualmente la tarea de Inteligencia aérea y Contrainteligencia es desempeñada por un Suboficial Subalterno de la especialidad. La índole e importancia de las tareas a cumplimentar, hacen imprescindible que se le asigne un Oficial Subalterno de la Especialidad.

186. MEDIOS:

1°) Se cuenta con información del posible oponente, CHILE, en tiempo y oportunidad, como así en cantidad, la misma es suministrada por la comunidad informativa.
De Inglaterra se tiene la información recopilada durante los días del conflicto, debiendo continuar su búsqueda.

2°) La información de estos dos Países, ha sido clasificada por el Personal Superior, desplegado como responsable de Inteligencia Aérea, quedando organizada la Sala de Situación de esta BAM GAL.

187. En lo que respecta a Contrainteligencia, se desarrollaron las siguientes tareas:

a) Estudios de Seguridad de la BAM en operaciones, dependiente del Comando de la Fuerza Aérea Sur.

El Personal especializado en AAa, en base a los medios disponibles y a las capacidades del oponente distribuyó la defensa.
El Servicio de Seguridad fué reforzado, de acuerdo al ANEXO 14; como así, la Seguridad exterior a cargo de una Ca. de Infantería del Ejército Argentino, desplegada a partir del alambrado perimetral de Cabecera 25, de acuerdo al ANEXO 14.

b) Enmascaramiento de BUNKER, alojamiento de aviones, planta de combustible y polvorines.
Asimismo se designaron lugares de seguridad, para los polvorines móviles alojados en camiones.

c) Confección de tarjetas para zonas restringidas y prohibidas, de acuerdo al modelo adjunto.
Control de tarjetas personales en uso en la Unidad, distribuídas en colores, de acuerdo a los sectores de accesos permitidos

d) Listado y confección de tarjetas para Personal Civil que acompaña a las Fuerzas Armadas en operaciones.

e) Control de minorías extranjeras en el medio civil por parte de: Delegación de la Regional de Inteligencia Sur, Departamento II y Destacamento de Inteligencia 184.

f) Radioescucha y Chequeo de frecuencias en VHF y HF; control de Radioaficionados residentes en la zona.
Relevamiento de Personas, que viven en terrenos aledaños a la Unidad, sobre todo minorías extranjeras.
Seguridad en las comunicaciones. Se inspeccionaron los pares telefónicos en ENTEL, como así en zonas interiores de la BAM GAL incluyendo el AD; dicha inspección estuvo a cargo de Personal de Comunicaciones.

g) El Jefe de la BAM GAL dió publicidad un Comunicado a la Población sobre uso restringido del Aeropuerto.
Se dió cumplimiento a la Directiva 2/82 emitida por el señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea.

h) Se registró al Personal de Pilotos Civiles radicados en la zona.
A nivel autoridad Municipal, se logró la presentación de artistas del medio, como así también películas para ser proyectadas en el Casino de Soldados.

188. SUGERENCIAS:

Solicitar ante el Departamento Personal, la designación de un Oficial Subalterno de la Especialidad de Inteligencia, por lo expuesto en párrafo 185 inc. 1°); dicho Oficial deberá tener jurisdicción y competencia dentro del ámbito Aeroportuario.

189. En el mediano plazo se debe solicitar el reemplazo del equipo Radio-receptor, dado que el mismo por su antiguedad no reúne las condiciones de operatividad necesaria para la escucha, asignando un local adecuado debido a que en este momento está instalado en el edificio del Lavadero.

XV - CARTOGRAFIA EMPLEADA EN LAS OPERACIONES AEREAS.SUGERENCIAS.

190. La Cartografía empleada para la planificación y navegación fué la correcta (1: 1.000.000).

191. Para la zona del OM se trabajó con la carta 1: 500.000 y el sistema grillado, lo que facilitó la ubicación en tierra del OM, pero que, al ser la situación de gran dinámica, requería una permanente actualización, que no era viable en vuelo, por el sistema adoptado.

192. Se sugiere que el grillado sea sobre la carta y no con una plantilla aparte, pués dichos elementos no se pueden emplear en vuelo en los aviones de combate.

XVI - EQUIPAMIENTO Y VESTUARIO DE TODO EL PERSONAL.

193. PERSONAL DE TRIPULANTES:

Respecto al equipamiento de los tripulantes, los mismos iniciaron, y algunos las concluyeron, con los vestuarios normales en uso, es decir sin traje antiexposición.

194. Este vestuario es apto para operación en climas templado o cálido y sobre tierra.

195. El teatro austral demostró deficiencia de la Fuerza en este aspecto, a saber:

- Se debía volar sobre agua y zona fría.
- No se disponía de trajes antiexposición.
- No se disponía de capuchas, botas, medias de abrigo, etc. aptos para la zona.

196. Al respecto se ensayaron un sinnúmeros de tipo y combinaciones de trajes antiexposición y podría resumirse que:

- El traje antiexposición que parece ser el más adecuado es el de AERAZUR por ser tipo estanco, lo que permite mantener el cuerpo seco, debiendo ser complementado con un protector de Neoprene para la cabeza, del tipo utilizado para caza submarina.

197. Respecto al calzado de vuelo, de las experiencias recogidas del personal eyectado sobre Islas Malvinas, el mismo no ofreció los resultados esperados, pués en la mayoría de los casos se desprendió la suela de goma.

198. En consecuencia, sería necesario solucionar ese defecto, a la vez que debería agregársele al sistema de cierre con cordones, un sistema de cierre a // cremallera, de forma tal que al perfecto ajuste por cordón, se agregue la rapidéz de extracción del calzado que otorga la cremallera, para el caso de ser necesa-/ rio quitárselo con urgencia en caso de emergencia.

199. Además, se le debería proveer a cada tripulante, un par de botas de vuelo extra de por lo menos DOS (2) números más grande, ya que el traje antiexposición va dentro de ellas. En todos los casos, las botas de vuelo para zona fría deben contar con un abrigo interno.

200. El equipamiento antiflama en uso debiera ser completado con guantes y máscara, para cubrir totalmente al piloto en caso de incendio.

201. Asimismo, en el aspecto armamento, debe diferenciarse al denominado de supervivencia, del de guerra.Un revólver de cañón corto y limitada carga de munición, tal vez no sea ni siquiera apto para supervivencia.

202. Dotando al personal de pilotos de un adecuado armamento de guerra, ya sea personal o para instalar en el asiento, con adecuada cantidad de munición, - se cubren ambas necesidades.

203. Finalmente, es necesario destacar la importancia de disponer en cada - Escuadrón Aeromóvil, de un especialista en equipos personales de vuelo y supervivencia.

204. PERSONAL NO TRIPULANTE:

En cuanto el equipamiento de este personal, debe aplicarse el mismo // criterio mencionado anteriormente, es decir, que debe adaptarse a la zona de operación.

205. En el caso concreto de la zona sur de nuestro país, este equipamiento debe reunir las siguientes características en sus componentes:

1°) BUZO:

a) Máximo abrigo con mínimo peso.
b) Utilizable con solo una camiseta manga larga y un calzoncillo largo, - debajo del mismo.
c) Ser impermeable, para utilizarlo con viento frío, lluvia o nieve.
d) Cierres a cremallera o tipo "Velcro".

2°) CAMPERA:

a) Tipo "Anorak".
b) Máximo abrigo con mínimo peso.
c) Impermeable (con capucha).
d) Cierre a cremallera o tipo "Velcro".

3°) GUANTES:

a) Un par de cuero liviano, para permitir el trabajo con herramientas.
b) Un par de mitones de abrigo para usar sobre los de cuero.

30

4°) PASAMONTAÑA:

a) De lana, con abertura para los ojos.

5°) ANTIPARRAS:

b) Para protección de las zonas que deja expuestas el pasamontaña.

206. PERSONAL DE ARTILLERIA ANTIAEREA, SEGURIDAD Y DEFENSA.

1°) CALZADO:

a) El calzado provisto por la Dirección de Intendencia (Borseguíes de cuero), no se adapta a las características de la zona:

-Grandes heladas
-Nieve
-Lluvias
-Terreno arcilloso

b) Por lo anteriormente expresado, este tipo de calzado que no posee en su confección ningún material aislante, no es apto para el combatiente que debe desplazarse o permanecer sobre un suelo sumamente frío y húmedo.

c) De acuerdo con la experiencia vivida, el tipo de calzado que más se adapta a la zona es el similar provisto a la Fuerza de Infantería de Marina; caña alta, sistema de cierre con ganchos, suela de goma y cuero.

d) De lo detectado en las Tropas Brit., las mismas utilizaban sobre los borceguíes una galocha caña alta de quita y pon fácilmente plegable para llevar en uno de los bolsillos del uniforme de combate.

2°) ROPA DE ABRIGO:

a) La ropa interior, los pullovers, medias, camisas, gorro con orejeras, etc. son aptos; pero con relación al gabán de combate Zona Fría con Capuchón y Pantalón de Combate Zona Fría, cabe aclarar que las prendas si bien son abrigadas y no han tenido desgastes prematuros, las mismas son permeables al agua y la humedad, mojando el abrigo interior,se necesita de un tiempo muy prolongado en secarse; otro inconveniente es su limpieza que debe realizarse en ámbito civil, sistema en seco, lo que implica una gran erogación.

b) Lo más apto en Camperas, es la provista al Ejército, campera impermeable "Douvet".

207. Los informes producidos por los Sistemas de Armas M-V y MK-62, se adjuntan como ANEXOS 15 y 16.

XVII - PERSONAL.DEFICIENCIAS Y PROBLEMAS DEL AREA EN EL ASPECTO OPERATIVO.

208. PERSONAL DE ARTILLERIA ANTIAEREA:

1°) OPERATIVO:

a) RH 20 mm: Se contó con una sola dotación de Personal Militar Superior y Subalterno y Tropa.

b) 35 mm: Con el requerimiento efectuado por esta BAM GAL y satisfecho por el CFAS, de personal especialista que se encontraba en distintas Unidades fuera de su especialidad, se pudo contar con DOS (2) dotaciones que es el mínimo.

c) 12,70 mm: Se empleó personal de cada Sistema de Armas para su utilización.

d) Radar ELTA: Fué operado por el mismo Personal que se desempeñó en el C.O.AAa. sin inconvenientes.

2°) TECNICO:

a) RH 20 mm: Solo se contó con especialista en electrónica.

b) 35 mm: Se contó con dotación completa.

c) 12,70 mm: Se contó con armeros.

d) Radar ELTA: Sin especialista.

209. DEFICIENCIAS:

a) RH 20 mm: Es imprescindible duplicar su dotación operativa y en la parte Técnica, destinar a esta Unidad un mecánico de motores, de armamento, de electrónica e hidraúlica por Batería.

b) Radar ELTA: Es necesario un mecánico de Radar.

c) Como sugerencia sería la de mantener en todas las Baterías, dotaciones adscriptos como mínimo DOS (2) por armas. Realizando el personal mencionado instrucción semestral en las Unidades rectoras de cada tipo de material (Ej: MDP de 35 mm y en GAL de 20 MM RH), manteniendo planteles con idoneidad para la utilización adecuada de medios.

210. PERSONAL SISTEMA DE ARMAS M-III:

Al Escuadrón M-III le fueron asignadas tareas del siguiente tipo:

1°) CFAS: (a través de OOFF). Misiones de Escolta, Cobertura, Patrulla, Sombrilla, Diversión e Interceptación sobre el Area Mlavinas.

2°) CIC GAL: Alerta en tierra con 2/4 aviones para Interceptación bajo control radar GAL.

211. Para el cumplimiento de las citadas tareas, se contó con SEIS (6) pilotos (1 Jefe de Escuadrón, 1 Jefe de Ella, 2 Jefes de Sección y 2 Numerales), número éste muy reducido e inferior al establecido por Tablas de Factores.

212. Dichas tareas debieron ser cumplidas con esa dotación, en razón de que se desplazó el personal disponible en tres bases de operación, no contandose tampoco con los pilotos adscriptos, que fueron destinados a otras tareas dentro del área "Defensa".

213. Por estas causas, el personal se vió sumamente exigido en su actividad, sin verse afectada la eficacia, por tratarse de personal antiguo y experto.

214. Los informes producidos por los Sistemas de Armas M-V y MK-62 se adjuntan como ANEXOS 17 y 18.

XVIII - TERMINAL DE CARGA.

Cuenta con elementos adecuados para tareas de carga y descarga, se hace necesario desplegar personal Subalterno idóneo como complemento en momentos picos. Asimismo la Terminal no cuenta con local adecuado para almacenamiento de efectos o material en tránsito, debiendo el mismo quedar a la intemperie, expuestos a las inclemencias del tiempo.

XIX - OTROS ASPECTOS QUE SE CONSIDERAN DE INTERES, ADEMAS DE AQUELLOS YA CONSIGNADOS EN LOS PUNTOS ANTERIORES, SON LOS QUE SE DETALLAN A CONTINUACION.

ORGANIZACION:

a) COMANDO:

215. Se considera de fundamental importancia la presencia y permanencia del

32

Comando de la CFAS en el teatro con jurisdicción sobre Bases con Unidades permanentes y con control operacional sobre Unidades asignadas temporariamente y operando en su área de jurisdicción (Escuadrones Aeromóviles).

216. b) BASES:

Con estructura logística que permita el apoyo a uno o más E.A.M. o su desplazamiento entre Bases Aéreas.

217. El control operacional ejercitado a través de un solo organismo dependiente de la Base para todas las operaciones de defensa y de ataque.

218. INFRAESTRUCTURA:

Resulta crítico los espacios para áreas de dispersión de aviones y armamento por lo cual para lo segundo desde la paz y cuando se realizan los movi-/mientos de tierra para la construcción de las pistas deben ser prevista su construcción.

219. Respecto dispersión de aviones, preveer igual que para el caso anterior que simultáneamente con la construcción de pistas se construyan las vinculaciones adecuadas que permitan desplazar los aviones hacia áreas interiores o exteriores de dispersión.

220. SERVICIOS:

El alojamiento es esencial en operaciones y debe, cuando no alcanza, - ser contratado directamente en la ciudad y el racionamiento ser brindado simultáneamente por las instalaciones permanentes (Casinos), considerándose un complemento adecuado las contrataciones de los restaurant o confiterías de los Aeropuer-/tos para lo cual cuando estos se construyan se debe preveer que tengan una capacidad adecuada (aproximadamente 400 raciones diarias).

221. Asimismo se debe analizar factibilidad de comidas preparadas tipo avión que se produzcan a escala industrial y luego se distribuyan.

222. SEGURIDAD Y DEFENSA:

Se tiene que pasar a sistemas modernos de seguridad, radares, visores de luz residual que complementen alambrados perimetrales, canes, iluminación, etc.

223. PERSONAL:

Se enfatiza en la necesidad de seleccionar a los Jefes para Escuadrones y Escuadrillas entre aquellos con carisma, prestigio personal, valor, espíritu de sacrificio para que su conducción sea aceptada por el resto de los pilotos. Esto - aún en desmero de otras calidades.

224. El problema del hombre que sale en forma reiterada a misiones de combate como las vividas se plantea en tensiones psicológicas y es allí donde cuenta - en forma definitiva la personalidad del Jefe; esto fué palpado en la realidad vivida.

225. COMISION DE ESTUDIOS:

Se sugiere la creación a nivel Departamento del COA o del Comando que se considere conveniente, con dedicación exclusiva, para que analice una a una todas las misiones de guerra desde su generación, ejecución, fuerzas que participaron, apoyo técnico, logístico, de inteligencia, etc. que incidieron en su ejecu-/ción para que se extraigan las conclusiones que de allí en más servirán para formular la doctrina de empleo de la fuerza.

226. Se considera particularmente apto para la tarea propuesta, aquel personal que participó en el Comando y Unidades de la FAS.

33

227. MATERIAL:

Se considera lo más destacable con respecto al material de bombas a utilizar en el futuro la conveniencia de implementar, en base a los resultados obtenidos, durante el conflicto MLV, un análisis sobre la producción de bombas en la fábrica de armamentos que la Fuerza Aérea tiene instalado en el Area Material Córdoba. Ello permitirá disminuir la servidumbre del extranjero en este aspecto, como así también determinar los tipos necesarios para satisfacer los planes, al mismo tiempo que el uso programado de bombas de producción nacional por parte de los Escuadrones operativos que facilitará la puesta a punto de este tipo de armamento (espoletas, tren de fuego, condiciones balísticas, colas de alta velocidad o frenados, etc), y del personal que lo opera.

228. El mismo criterio se aplicaría además a la producción de cohetes y munición para cañones de nuestros aviones de combate.

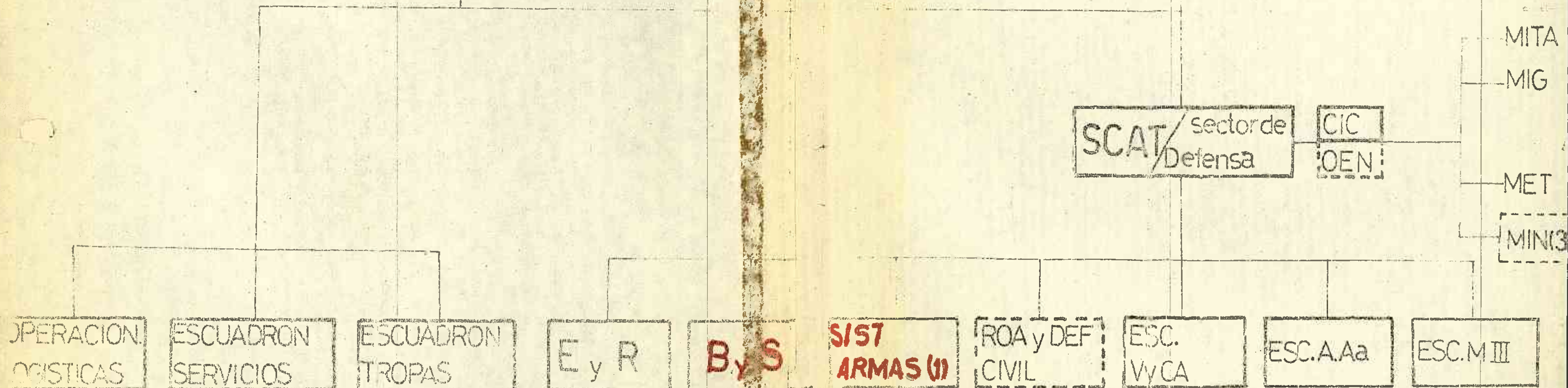


COMODORO NELSIS NATALIO JUAN RODOÑI
JEFE BASE AEREA MILITAR "RIO GALLEGOS"

CFAS.

BAM GAL.

PLANA MAY.



1. Cirnstancialmente sist. A4B, M V, MK62, KC 130.
2. Trazo punteado significa CONTROL OPERACIONAL
3. Mesa de información NAVAL.

[illegible]

(X) CPAS - (XX) [illegible] - (XXX) [illegible] - (XXXX) [illegible] (XXXXX) [illegible]

ANTE CAPACIDAD [illegible] Y [illegible] DE [illegible] NO IDENTIFICADOS, AUNQUE PRE-SUMIBLEMENTE [illegible], SE INFORMA A PARTIR DEL DIA DE LA FECHA TODO MOVIL AEREO O NAVAL NO IDENTIFICADO [illegible], SERA ATACADO DENTRO DEL RADIO DE ALCANCE DE LOS [illegible] AEREOS Y [illegible] DE DEFENSA SIN AVISO PREVIO. BT



36

	GUARDIA NORMAL: 08:00 hs. a 08:00 hs.				REFUERZO DE GUARDIA: 19:00 hs. a 08:00 hs.			
PUESTO DE GUARDIA	OF. SUBALT.	SUBOF. SUPER.	SUBOF.SUBALT.	SOLDADOS	OF. SUBALT.	SUBOF. SUPER.	SUBOF.SUBALT.	SOLDADOS
Jefe de Turno					1 (uno)			
Puesto Principal		1 (uno)		3 (tres)				
Jefe Puesto A.Sur			1 (uno)	3 (tres)				
Refuerzo Acc.Sur							1 (uno)	
Jefe Puesto Polvor			1 (uno)	6 (seis)				
Refuerzo Polvorín					2 (dos)		2 (dos)	15 (quince)
Jefe Puesto Transm			1 (uno)	3 (tres)			1 (uno)	3 (tres)
Jefe P. Aeroplanta			1 (uno)	3 (tres)				
Refuerzo Aeroplanta						1 (uno)	1 (uno)	10 (diez)
Aux. de Puesto		1 (uno)						
Hangar Luria						1 (uno)		5 (cinco)
Patrulla MATE		1 (uno)		2 (dos)				
Patrulla ARCO						1 (uno)		5 (cinco)
Patrulla ROJO					1 (uno)			5 (cinco)
Cabecera 25				3 (tres)	2 (dos)		2 (dos) 2 (dos) Mec	9 (nueve)
Grupo CHOQUE					1 (uno)		1 (uno)	16 (dieciseis)

ANEXO 3

37

	GUARDIA NORMAL: 08:00 hs. a 08:00 hs.				REFUERZO DE GUARDIA: 19:00 hs. a 08:00 hs.			
PUESTO DE GUARDIA	OF. SUBALT.	SUBOF. SUPER.	SUBOF.SUBALT.	SOLDADOS	OF. SUBALT.	SUBOF.SUPER.	SUBOF. SUBALT.	SOLDADOS
Reten Erizo							1 (uno)	10 (diez)
Refugio Aviones				3 (tres)	2 (dos)		2 (dos)	18 (dieciocho)
Aeropuerto BRAVO				3 (tres)				
Reten Aeropuerto					1 (uno)		2 (dos)	24 (veintic[illegible])
Cierro 5							1 (uno)	4 (cuatro)
Cierro 6							1 (uno)	4 (cuatro)
Cierro 7					1 (uno)			3 (tres)
Cierro 8							1 (uno)	3 (tres)
Radar							1 (uno)	6 (seis)
Posiciones 12,70							8 (ocho)	4 (cuatro)

TOTAL DE EFECTIVOS:

OFICIALES SUBALTERNOS: .... 11 (once)
SUBOFICIALES SUPERIORES: .... 6 (seis)
SUBOFICIALES SUBALTERNOS: .... 31 (treinta y uno)
SOLDADOS: .... 174 (ciento setenta y cuatro)

NOTA: EL SERVICIO DE SEGURIDAD ESTUVO CONFORMADO POR TRES (3) GRUPOS DE GUARDIA.

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO FUERZA AEREA SUR

RIO GALLEGOS
17-MAY-82

DIRECTIVA INTERNA

TEMA: SISTEMA DE BUSQUEDA Y SALVAMENTO

ORGANIZACION Y FUNCIONAMIENTO

1. Las operaciones de búsqueda se efectuaron luego de que producida la emergencia los servicios sean alertados por el C.I.C.vía Base Aeronaval Gallegos.

2. En lo que hace a búsqueda se ha establecido que los aviones a participar inicialmente, dentro del marco de las 100 MN será efectuada por medio de un avión SKYWAN, perteneciente a la Prefectura Naval y 3 aviones AERO-STAR 600 A basados en el Aeropuerto Río Gallegos; la coordinación de estos medios se efectuará a través del Oficial de la Armada destacado en el C.I.C.

3. Luego que la operación de localización se haya concretado se efectuará la salida de un helicóptero PUMA de la Prefectura Naval, basado en la Base Aeronaval.

4. Posteriormente y de acuerdo a los resultados del helicóptero antes mencionado, se enviarán helicópteros S 58 de Fuerza Aérea; ello dependerá de:

1°) Autonomía de permanencia en el sector del helicóptero PUMA.

2°) Cantidad de personal a rescatar.

5 En lo que hace a las posibilidades de los helicópteros S 58 se ha establecido que:

1°) El radio de acción de los dos helicópteros S 58, ubicados en la Base Aeronaval es de 100 MN, a partir desde su punto de salida.

2°) El tiempo de permanencia en el lugar de rescate es de 45 minutos (tiempo que se puede ampliar si la distancia al punto de rescate es inferior a las 100 MN.

3°) El tiempo desde Gallegos hasta las 100 MN se ha establecido en una 1 hora 6 minutos, debiendo considerarse este mismo tiempo para el regreso (Ambos tiempos son sin considerar el viento), se desprende que el tiempo máximo de vuelo para cada aeronave (S 58) es de 2 horas 57 minutos con una carga de combustible de 2.893 Libras.

6. La coordinación entre helicópteros se efectuará en forma similar a lo expuesto en párrafo 2.

7. Las tripulaciones de los helicópteros están integradas de la siguiente forma:

a) 2 pilotos.
b) 1 mecánico.
c) 1 Pararescate.

8. La vestimenta a llevar será:

a) Para pilotos y mecánicos:

1) Traje antiexposición color naranja.
2) Chalecos salvavidas individual

b) El pararescate:

1) Traje antiexposición seco.
2) Chaleco salvavidas individual.
3) Elementos de supervivencia adicionales.

9. En los helicópteros se encontrarán los siguientes elementos:

1°) Balsa de rescate.

2°) Un tambor para señalamiento.

3°) Una manta o bolsa de dormir.

4°) Botiquín de primeros auxilios.

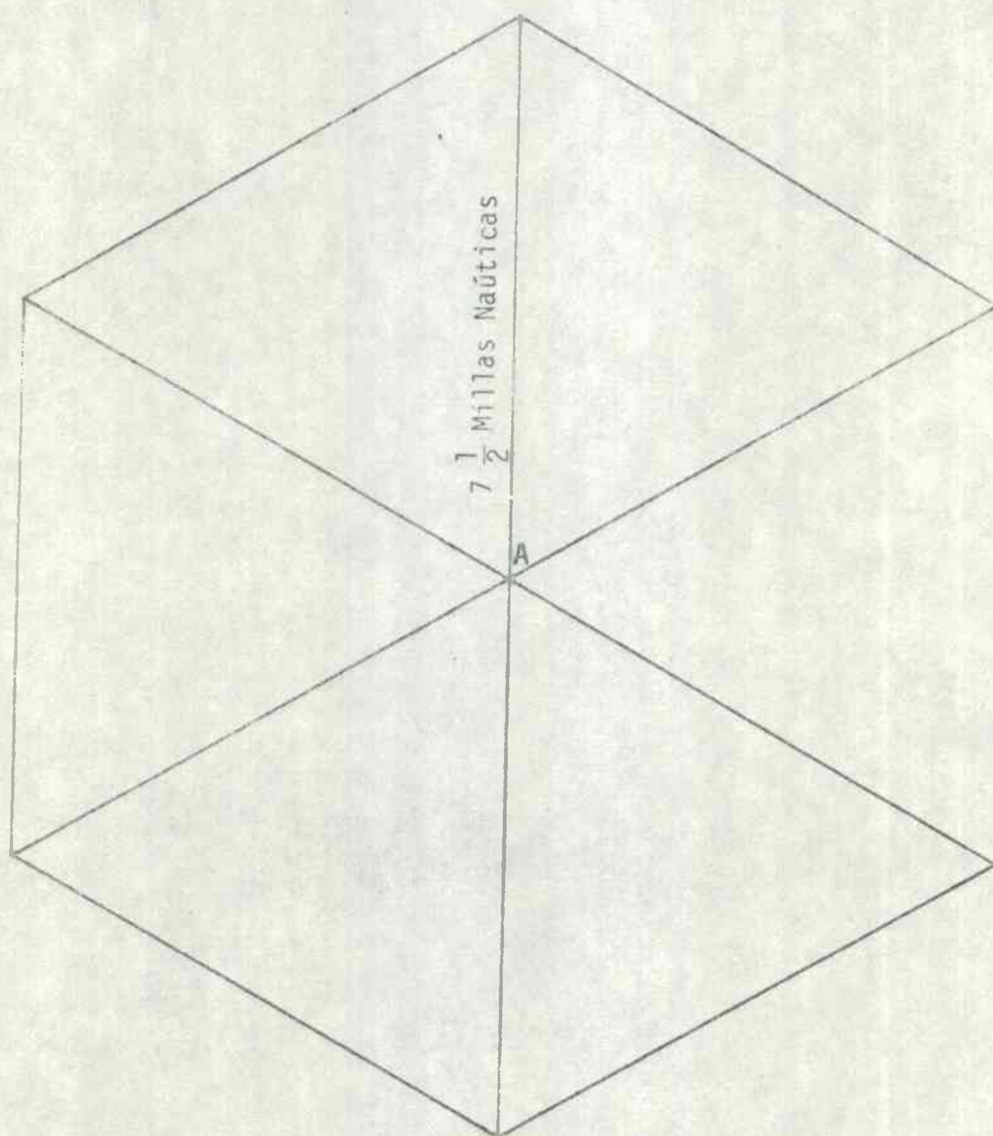
10. Los pilotos permanecen alojados en el Hotel Santa Cruz.

11. Diariamente el oficial más antiguo requerirá los distintos códigos radiales como así también frecuencias.

12. Se adjunta un gráfico con el sistema de búsqueda a efectuar desde el punto de origen.

40

SISTEMA DE BUSQUEDA



Referencias: Punto A - Punto origen

Alejamiento desde el Punto A 7 $\frac{1}{2}$ Millas Naúticas

INFORME DE ACTIVIDADES EFECTUADAS A PARTIR DEL DIA 06-MAY-82

1. Que en la fecha indicada me trasladé a la IX Brigada Aérea de acuerdo a directivas emanadas del CAE, a fin de evaluar en esa, la existencia de personal y material adecuado para la estructuración de un sistema de ByS.

Asimismo se me ordenó esperar el arribo del señor Comodoro VAZQUEZ, previsto inicialmente para el día 08 de mayo de 1982.

2. Que luego de efectuar consultas pude verificar que en la IX Brigada - Aérea no existían ningún tipo de medios ni personal con las posibilidades men-/ cionadas, excepto un helicóptero Bell 212, perteneciente a la VII Brigada Aérea afectado a misiones tácticas, motivo por la cual estaba artillado.

3. Que posteriormente efectué una comunicación telefónica con el señor - Comodoro VAZQUEZ, a raíz de su demora en llegar a Comodoro Rivadavia, quién me ordenó continuar viaje a GAL, a fin de organizar un sistema de ByS en esa, con los medios disponibles obtenidos en la requisición de helicópteros S-58 de la empresa helicópteros Marinos S.A., medida que hice efectiva el día 10 de MAY-82.

4. Que a mi arribo a GAL, efectué la presentación al señor Jefe de Unidad, a quién luego de interiorizarlo de mi misión me dió libertad de movimiento para el logro de ese fin.

5. Que pude verificar en forma similar a CRV, la no existencia de medios y personal adecuados que pudiesen ser afectados a tareas de ByS, excepto también un helicóptero perteneciente a la VII Brigada Aérea: tratándose de un Bell 212 artillado.

6. Que en consecuencia me apersoné al Batallón de Infantería de Marina, donde se encuentran los helicópteros requisados, allí fué atendido por el 2° Jefe de Batallón por no encontrarse el Comandante del mismo, se hace mención que fué negada ese día una observación visual de material perteneciente a la Fuerza Aérea alegando el 2° Jefe no disponer de órdenes precisas. ⊗

7. Que al día siguiente o sea el 11-May-82, me contacte con el Capitán - TENCONI quién me comunicó que los helicópteros Marinos requisados por Fuerza Aérea no podían ser sacados del Hangar hasta que no llegaran órdenes por sus mandos naturales, llegando solo a autorizarme a disponer del mencionado material - con fines de estudios pero solamente en tierra. ⊗

8. Que luego, me apersoné al señor Comodoro RODONI, quién me ordenó coordinar con la Armada la suma de esfuerzo en lo que hace a ByS.

9. Que al siguiente día 12 arribaron para integrar mi dotación los primeros Tenientes TRINCHERO y MUSANTE. Ese mismo día luego de una conversación conciliatoria logré la autorización del Jefe de la Base Naval para sacar los helicópteros fuera del hangar y efectuar prácticas de puesta en marcha.

10. Que un día más tarde, 13 arribó otro piloto el Teniente CERVELLI; ese - mismo día y luego de otra conversación conciliatoria obtuve permiso para efectuar vuelos locales de instrucción con la orden estricta de no alejarme del perímetro de la Base.

11. Que a raíz de no haber existencia de JP1 en esa Unidad, se autorizó el día 14 a efectuar vuelos para cargar combustible desde la Base Aeronaval hasta el Aeropuerto GAL. A partir de ese mismo día se efectuaron vuelos de instrucción quedando habilitados como Comandantes de los dos SK-58 el Primer Teniente MUSANTE y el Teniente CERVELLI, convocados por Fuerza Aérea y pertenecientes a la empresa Helicópteros Marinos y el Capitán ALESON y el Primer Teniente TRINCHERO - como copilotos.

12. Que el día 15 tomé contacto con los tripulantes del helicóptero PUMA y el avión SKYBAN pertenecientes a la Prefectura Naval Argentina, con la misión de búsqueda y salvamento y en razón de recibir órdenes del señor Comodoro RODONI de permanecer en la Base Naval y sumarme a los esfuerzos de la Prefectura Naval, procedí a redactar la orden interna para el sistema de ByS que figura como Anexo 1.

13. Que al tomar conocimiento de que las órdenes para el ByS de Fuerza Aérea provenían desde el FAS y que las de Prefectura desde RIO GRANDE; se coordinó con el Capitán de Fragata BOYS de la Armada con destino en el CIC, que en el caso de una salida rápida de ByS el ordenaría esa misión y que luego informaría a la FAS y a RIO GRANDE.

14. Que el día 17 llegó a esta el señor Comodoro VAZQUEZ, desde Puerto Deseado, con dos pilotos más, los Alfereces MARIANI y MANA, y el Primer Teniente TOMASINI y el Inspector CLEU perteneciente a la Dirección de Aeronavegabilidad capacitados para efectuar requisiciones de helicópteros. Luego de su estadía por 3 días partió nuevamente el Comodoro VAZQUEZ con destino a Buenos Aires, en compañía del 1er.Ten.TOMASONI quedando el resto del personal antes mencionado para integrar las dotaciones.

15. Que el señor Comodoro VAZQUEZ me ordenó continuar con esa forma de trabajo y manifestándome que me enviaría alSuboficial IBARRA desde Puerto Deseado cosa que se materializó el día 22 de mayo al trasladarme en forma personal hasta ese lugar, a fin de retirar al mencionado Suboficial en razón de estar retenido en esa por el Capitán PADIN; ese mismo día fué enviado a Buenos Aires el señor CLEU ya que por no tener jerarquía militar no podía cumplir funciones en vuelo.

16. Que el día 26 de mayo se mandó un mensaje al CFAS que figura como anexo 2 y una reiteración el 6 y 7 de junio que figuran como anexos 3 y 4, solicitando especialistas para rescates previa coordinación con el Mayor BAROZA del CFAS y el Vcom. PAGOTO del CAE, sin que hasta el momento esa solicitud se haya materializado, pese haber recibido una confirmación telefónica proveniente del Capitán ACOSTA del FAS de que los mismos ya estaban en camino.

17. Que el día 6 de junio pasó por GAL el Comodoro VAZQUEZ con el 1er Ten. TOMASONI y el Inspector CLEU con destino final a GRA.

18. El día 08 de junio regresó el Comodoro VAZQUEZ a GAL para hacerse cargo del sistema de ByS de la Fuerza Aérea en GAL.

19. Que el día 11 de junio a raíz de una ruptura de un eje de trasmisión de la caja combinada del helicóptero LV-OCM, ocurrió el accidente que figura como Anexo 5. Ese mismo día el señor Comodoro VAZQUEZ consiguió por intermedio del señro Vcom. LECONTE, Ministro de Gobierno de GAL, un habgar de Y.P.F. en la Base GAL como así también la construcción de elementos para ByS. Asimismo consiguió personal perteneciente a la Dirección de Mantenimiento de la Gobernación para efectuar trabajos en el hangar de Y.P.F., ya que este se encuentra sin terminar. También ofreció para el sistema de ByS una camioneta para traslado de personal haciéndose notar la inestimable ayuda proporcionada por el señor Vcom. LECONTE.

20. Que luego se procedió a trasladarse desde la Base Naval hasta la Base Aérea asiento natural del ByS.

21. Que se deja constancia aquí, que el Jefe de la Base Naval me comunicó que debía desalojar a la empresa Helicópteros Marinos, en ese momento Fuerza Aérea, sino se pagaban los alquileres respectivos.La Fuerza Aérea y a título de colaboración cedió para la Armada un pañol que estaba alquilados por helicópteros Marinos y además a requerimiento de esa Fuerza se efectuaron vuelos de traslado de personal. En la actualidad pese a no haberse renovado el contrato de alquiler, el Capitán de Corbeta TENCONI, autorizó el uso de una Oficina Pañol con elementos de Fuerza Aérea.

De lo expuesto se desprende:

1°) Que de hecho no existe en la Fuerza Aérea un sistema de BvS acorde con la misión y la tarea específica.

2°) Se deben implementar de ahora en más todos los sistemas que de acuerdo a la orden 39.829/47 compete a la Fuerza Aérea en lo que hace a ByS.

3°) Que a consecuencia de que la Fuerza no ha tomado los recaudos necesarios la Armada a través de la Prefectura ha implementado su propio sistema con material y personal altamente especializado.

RIO GALLEGOS, 18 de junio de 1982.

Capitán JULIO ALESON

IX - ARMAMENTO Y EQUIPOS DE APOYO ESPECIFICO.

1. SISTEMA DE ARMAS MK-62.

ARMAMENTO: Se utilizó la Bomba MK-17 para:

1°) Cola retardada - Lanzamiento BTR.

2°) Cola fija o extensible - Lanzamiento BOH.

3°) Cola extensible con espoleta modificada de gran retardo - Lanzamiento BOH.

4°) Cartuchos con CHAFF y Bengala infraroja.

2. No se presentaron problemas en el lanzamiento ni el funcionamiento del armamento, excepto la bomba de gran retardo que no explotó al impactar en el Petrolero Hércules.

3. EQUIPOS DE APOYO:

Se tenían en GAL:

1°) DOS (2) Carros elevadores de bombas.

2°) 31 Cuerpos y 36 colas fijas.

4. A partir de ordenarse la operación desde BAM GAL se requirió a la FAS, el traslado desde TRE de:

1°) DOS (2) gatos grandes.

2°) UN (1) juego herramientas para armado de bombas

3°) UN (1) Juego herramientas para carga de bombas.

4°) UNA (1) lanza remolque.

5. Se solicitó a la FAS una lista de repuestos para poner en servicio aviones. De estos elementos arribaron equipos de radio y de equipo Doppler y SEIS (6) Suboficiales en un avión LEAR JET, en la madrugada del día 13.

6. No se concretó el traslado de los equipos de apoyo y el cambio de colas retardadas por fijas se realizó con las bombas puestas en los aviones para la última salida del día 13 (hora sobre el OM 22:40 hs), ni tampoco arribó todo el material necesario para poner en servicio los aviones, hasta el día 14 de junio.

7. Debido inicialmente a la falta de tanques de puntera, modificación de - retardos de espoleta, la heterogeneidad del empleo del avión es:

- BOH 40.000´

- BTR 350/500´NOC

- BOR 50´ Ataque al tráfico marítima.

8. Se debió comprometer personal y equipos de apoyo para efectuar los cambios de configuración interna y externa, por lo cual no había tiempo ni personal suficiente para solucionar novedades del avión en forma eficiente. Esto produjo una disminución significativa de las horas de mantenimiento, lo cual incidió en el incremento de la cantidad de fallas de Compás G4B, Dopper, Radar altímetro y engranamiento de motores que sufrió el material.

OPERACIONES DEL DIA: 1° DE MAYO DE 1982

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DESP.	ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	OBSERVACIONES
GAL OF 1090	ZONDA	2 M-III	06:44	-	08:10 - 188 MN	-	08:33	GAL	COBERTURA
GAL	PERRO	KC 130	08:43	-	08:55 - 29 MN	-	12:29	GAL	
GAL OF 1092	TOPO	4 A 4B	08:59	-	10:34 - 120 MN	-	11:23	GAL	TOPO 2 - ARR 10:58 - Falla Transferencia (Cap.PALAVER) (Ten. GALVEZ) (1° Ten. GUADAGNINI) (Alf. GOMEZ)
GAL OF 1093	TABLON	2 M-III	09:12	-	10:55 - 125 MN	-	11:09	GAL	COBERTURA
GAL OF 1098	FOCO	2 M-III	10:23		17:47 - 144 MN	-	12:13	GAL	COBERTURA
GAL OF 1092	LOCO	1 KC 130	15:35				18:58	GAL	
GAL OF 1109	DARDO	2 M-III	15:42	-	-	-	-	-	COBERTURA No regresan (Cap.GARCIA CUERVA-Fallecido) (1° Ten.PERONA-Eyect.y recuper)
GAL OF 1108	BUITRE	2 M-III	15:53		17:06 - 160 MN		17:31	GAL	COBERTURA Jefe de Sección informa que Secc.DARDO habrían sido derribados en MLV en combate aéreo.
GAL OF 1110	TRUENO	4 A 4B	16:17		18:25 - 120 MN		18:45	GAL	TRUENO 4 ARR 17:59 x falla de transferencia (Cap.CARBALLO) (Ten. RINKE) (1° Ten. CACHON) (Alf. CARMONA)
GAL OF 1112	FOCO	2 A 4B	16:29				17:49	GAL	La misión les fué anulada en vuelo por la FAS (1° Ten. VELAZCO - Ten. OSSES).



ANEXO 8

SECRETO

OPERACIONES DEL DIA: 2 DE MAYO DE 1982

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DESP.	ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	OBSERVACIONES
GAL	OF 1118 COYA IFF 4610	2 A-4B		08:30 a 08:45					APOYO DE FUEGO
GAL	OF 1118 Ella. TRUENO " VARON " AIKE IFF 4650	12 A-4B			CANCELADA POR ORDEN DE LA FAS (Trasmitió Vcom. VALERI - 13:10)				ANULAR CABEZA DE PLAYA.
GAL	OF 1119 QUINCHO IFF 4635	2 A-4B		08:45 a 09:00					APOYO AL FUEGO.
GAL	OF 1120 MINGO IFF 4655	2 A-4B		09:00 a 09:15					APOYO DE FUEGO
GAL	OF 1121 LANZA IFF 4660	2 A-4B		09:15 a 09:30					APOYO DE FUEGO
GAL-AERONAVAL	OFF 1118 QUICO IFF 1515	KC-130							

NOTA: A LAS 03:00 hs. - Vcom. GALLO Trasmitió las OOFF 1118, 1119, 1120 y 1121.

A LAS 05:20 hs. - My. CHUNCO informa orden A-3 FAS DESPEGUE Avs. A-4B SERA ORDENADO POR CFAS.

A LAS 05:25 hs. - El Cdte. del KC-130 coordina con CFAS despegue desde Aeronaval. La orden de despegue la dará CFAS (informó My. CHUNCO).

A LAS 14:34 hs. - CFAS ordena Tripulantes afectados a OF.1118 (A-4B y KC-130) a los aviones - Trasmite My. OLIVA.

A LAS 15:00 hs. - CFAS ordena a los tripulantes afectados a OF.1118 pasar a 30 min.- Trasmite My. MEDINA.


46

ANEXO 8

SECRETO

OPERACIONES DEL DIA: 3 DE MAYO DE 1982

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DESP.	HORA ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR. (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	O B S E R V A C I O N E S
.AL	OF 1150 FUERA IFF 4610	4 A-4B	15:53	17:10 a 17:15			17:24	GAL S/N	AON Misión suspendida por orden de la FAS.
.L	OF 1151 TRUENO IFF 4635	4 A-4B	16:08	17:25 a 17:35			17:33	GAL S/N	AON Misión suspendida por orden de la FAS.
.AL	OF 03/ARA RATA IFF 1517	KC-130				REV.09:30 a 09:45	17:		REV - 3 Super Stendart VINCHA con 2 LITORAL
GAL	QUIKO	KC-130	14.17				17:54	GAL	MISION SUSPENDIDA POR ORDEN DE LA FAS.



SECRETO

ANEXO 8

OPERACIONES DEL DIA: 4 DE MAYO DE 1982

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DESP.	HORA ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD DE ARR	OBSERVACIONES
GAL	OF 03/ARA RATA	KC-130	08:40				13:38	GRA	REV. a 3 S.ETENDART-VINCHA con 2 LITORAL RATA aterrizado en GRA por Met. 18:17 RATA ARR en GAL S/N

NOTA: 09:30 AERODROMO CERRADO PARA TODA OPERACION POR MINIMOS METEOROLOGICOS .

EN LA FECHA NO SE OPERO CONTRA EL ENEMIGO POR MET.



ANEXO 8

SECRETO

OPERACIONES DEL DIA: 05 DE MAYO DE 1982

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DESP?	HORA ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR. (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	OBSERVACIONES
GAL	OF 1164 LENTE	4 A-4B		09:00 a 09:10	CANCELADA ORDEN CFAS POR MET.				AON - BUQUE PIQUETE RADAR ALTERNATIVA RECON.OF ISLA LEONES MARINOS
GAL	OF 1165 CANA	4 A-4B		10:00 a 10:03	CANCELADA- ORDEN CFAS POR MET.				AON
	EN LA FECHA NO SE OPERO CONTRA EL ENEMIGO POR MET.								



SECRETO

OPERACIONES DEL DIA: 06-MAYO-1982

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DESP.	HORA ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	OBSERVACIONES
GAL	OF 1168 FIERA	4 A-4B							A O T hora H a confirmar por CFAS
GAL	OF 1169 TRUENO	4 A-4B							A O T hora H a confirmar por CFAS
GAL	PIANO	1 M-V	15:36				17:22	GAL	Vuelo de comprobación con tanques de 1.700 lts. ARR S/N

12:23 - La FAS ordena 1 Ella. de A-4B a 30 mín. y la otra en descanso (referido OF 1168/69) Trasmitió Vcom. GALLO.

16:50 - La FAS ordena persona A-4B en descanso - Trasmite My. OLIVA.



SECRETO

OPERACIONES DEL DIA: 07-MAYO-1982

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DESP.	HORA ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	OBSERVACIONES
GAL	PUMA	KC-130	12:42						Aterrizado en otro AD, de despliegue de la FAS.
GAL	KIKO	KC-130	17:59				19:08	GAL	S/N

NO SE REALIZARON OTRAS OPERACIONES CONTRA EL ENEMIGO.



ANEXO 8

SECRETO

OPERACIONES DEL DIA: 08-MAYO-1982

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DESP.	ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	OBSERVACIONES
	NO SE REALIZARON OPERACIONES CONTRA EL ENEMIGO.								

52

SECRETO

ANEXO 8

OPERACIONES DEL DIA: 09-MAYO-82

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DESP.	ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	O B S E R V A C I O N E S
SJU	TRUENO	4 A-4C	13:26			15:20 + 30'		SJU ——	15:00 Regresan 2 TRUENOS por Met. no llegaron al OM. 2 TRUENOS pasan bajo capa y siguen al OM.
SJU	PUMA	4 M-V	13:46			15:15	15:21	SJU	Aterrizaron sin llegar al blanco por Met.
SJU	CONDOR	3 A-4C	14:35			16:20 + 30'	16:46	SJU	No alcanzaron el OM por Met.
SJU	FORTIN	2 A-4C	14:50			16:35 + 30'	17:00	SJU	No alcanzaron el OM por Met.
SJU	JAGUAR	4 M-V	15:09			17:30	16:46	SJU	No alcanzaron el OM por Met.

NOTA: Secc. TRUENO que siguió hacia el objetivo debió aterrizar hora tope 16:00 —— siendo 16:45 SJU aún no tiene enlace con dicha Secc. Siendo las 17:30 se dá por desaparecido. Se presume que habrían chocado contra las Islas por mala visibilidad.

Tripulantes de la Sección TRUENO desaparecida: Ten. CASCO

Ten. FARIAS



ANEXO 8

OM 14 MN - DE LA COSTA ISLA SOLEDAD

1 Destructor + 1 Frag. Misil.

SECRETO

OPERACIONES DEL DIA: 12-MAYO-82

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA	H.OM	150 MN HORA	100 MN HORA			OBSERVACIONES
GAL OF 1177	CUÑA	4 A-4B	12:20	14:00	14:45				CUÑA 4 ARR 14:52 (Alf. VAZQUEZ) CUÑA 3 Derribado por A.Ae. Fragatas No regresaron CUÑAS 1,2 y 3.
GAL OF 1180	ORO	4 A-4B	12:52	14:12	14:57	14:55			15:10 3 OROS en zona. 15:17 ARR ORO 1,2 y 4 No regresó ORO 3
GAL	DURO	KC-130	11:50	12;40	15:37				
GAL	CACHO	KC-130	11:55	12:45	15:52 en CRV				
									DESAPARECIDOS:(CUÑA 1 -1° Ten.BUSTOS) (no regresan.)(CUÑA 2 -Ten. IBARLUCEA) CUÑA 3 -Ten. NIVOLI (Batido por AAe. de los buque
									ORO 1 - Cap. ZELAYA) ORO 2 - Ten. ARRARAZ)Sí regresaron ORO 4 - Alf. DELLEPIANE) ORO 3 - 1° Ten. GAVAZZI (no regresó, cae a 30 MN al Sur de [illegible] DARWIN con rumbo 240°.
									El KC 130 -"DURO" Cdte.Vcom.CANO, informó que esperó en el punto de reunión para reabastecimiento a partir de las 09:15 para los ETENDART. 1°) Se les informó una demora de 45' y 2°) de les dió nueva demora de 15', 3°) se ordenó a las 10:15 el ARR a DURO en GAL, lo que hizo a las 10:45.
									En la reunión con el Cte.FAS, se le aclaró no pasar por TEL. las coordenadas del punto de reunión con el KC-130, se requirió el uso de la Grilla.

ANEXO 8

SECRETO

OPERACIONES DEL DIA: 13 al 20 DE MAYO DE 1982

NO SE OPERO POR RAZONES METEOROLOGICAS.

55

ANEXO 8

SECRETO

OPERACIONES DEL DIA: 21-MAYO-82

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO DE LA ESCUADRILLA	TIPO DE AVION	HORA DE DESP.	HORA PREVIS SOBRE OM.	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ATERRIZAJE (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	OBSERVACIONES
GAL Frg.1185	H 4107 Secc. AGUILA	2 M-III	09:56	10:10		11:56 + 10	11:17	GAL	OM PAC COORDENADAS: 51° 40 S 62° 45 W
Frg.1186	B 4106 Secc. CONDOR	2 M-III	10:01	10:12		11:10 + 10'	11:12	GAL	DIVERSION. FL 400
Vcom. GALLO — 08:15 — PASO TODOS LOS AVIONES A 30 MN (Los M-III estaban a 5' en el Bunker y se vinieron)									Aus. siempre bajo control RADAR MLV
Com. CORREA CUENCA ordena a las 09:10.....8 A-4B a 30 min.									
Mayor GODOY transmite orden fragmentaria para 2 Secc. M-III a las 09:15. Los pilotos salen a los AVS. a las 09:30.									
Mayor GODOY transmite orden fragmentaria para 8 A-4B - a las 09:50									
OF GAL 1189	MULA IFF 3132 (con 4)	3 A-4B	11:28	REGRESO M-III	10:45 contacto RADAR con AGUILAS y CONDOR-170 MN	13:30	12:24 Mula 3	GAL	HORA REV. 11:50 MULA 3 regresa por problemas de transferencia. 1° Ten. CACHON
GAL 1190	PICO 3132 (con 4)	3 A-4B	11:34		11:05 20 MN transferidos a TWR -11:10 a 2' de ARR	13:35	12:44	PICO 4	Transferencia 1° Ten. CACHON Alf. GOMEZ - Idem
GAL 1192	PALO 3135	2 A-4B	incluidos en						" " - Idem
Cte.Vcom. CABANILLAS. GAL	TIGRE IFF 1510	KC-130			ORION y LEO regresando.	13:18	13:17	GAL	Solicita urgente combustible y Grupo Electrógeno en Terminal de Carga.
	PESA (TIGRE 2)	KC-130			WN LEO con un Plano perforado.	13:18	13:21	GAL	
OF GAL 1196	ORION IFF 3140	3 A-4B	13:33	1h 02' hasta el OM. REV. al regreso	REV. 1h 30 después del despegue.	15:33 + 10'	14:56 15:36	GAL	ORION 1 1/T VELAZCO Reg.x Téc 2 Ten. OSSES 3 Ten. ROBLEDO
OF GAL 1197	LEO IFF 3141	3 A-4B	13:34	14:40 se vuelve el ORION 1		15:34 + 10'	15:41		LEO (1 1/T FILIPINI (2 Alf. VOTTERO (3 Ten. AUTIERO
	MULA	3 A-4B			13:18		13:42	GAL	MULA 1 -Cap. CARVALLO 2 -Ten. RINQUE
	MULA	2			13:27		13:54		3 -1/Ten. CACHON (PALO)
	MULA	1			13:30		13:59		4 -Alf. CARMONA
	PICO C/3	3			13:29		14:05		PICO 1 -Cap. PALAVER 2 -Ten. GALVEZ 3 -1/Ten. GUADAGNINI 4 -Alf. GOMEZ (PACO)
GAL FL 100	IFF 1510 TIGRE 1	KC-130	14:02	Hora prevista de REV. 15:32					AGUILA 1 - SANCHEZ " 2 - MAGGI CONDOR 1 - HOOK " 2 - SELLEZ
OF 1200 GAL	CICLON IFF -4117	2 M-III "H"	FL 400 14:39		16:11 contacto radar 20 MN	15:59 + 10	16:18		CICLON 1 - SERWINSKI " 2 - PUIG
GAL FL 100	IFF 1510 PESA	KC-130	15:20			18:10	18:06		VER AL DORSO →
OF GAL 1203	MATE IFF 3132	4 A-4B	16:15		18:00 contacto radar 150 MN regresando S/N	18:15 + 10	18:36 S/N		MATE 1 - Cap. VARELA 2 - Ten. ROCA 3 - Ten. MAYOR 4 - Alf. MORONI

DIA: 22/MAYO/82 a las 15:00 LA FAS CONFIRMO QUE:

De los 5 M-V cuyos pilotos se eyectaron sobre MLV. 4 se encuentran en Puerto Argentino S/N: Mayor PIUMA
Cap. DUNADILLE
1° Ten. SENN
1° Ten. LUNA

NOTA: El Ten. BEAM fué alcanzado por AAe. antes de llegar al blanco, pero fué visto cuando se eyectó y descendía cerca de una Fragata Británica.

De la ELLA. de A-4Q de la Armada que operó desde GRA. se eyectaron 3 pilotos sobre MLV. Se confirmó que uno ya fué recuperado en el FARO.

ANEXO 8

SECRETO

OPERACIONES DEL DIA: 22-MAYO-82

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO DE LA ESCUADRILLA	TIPO DE AVION	HORA DE DESP.	ETO. OM.	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESÓ	HORA PREVISTA DE ATERRIZAJE (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	OBSERVACIONES
GAL	CACHO OF 008	KC-130	13:05				18:53	GAL	REV- Hora prevista- 14:00/14:15 A-4Q para A-4B. REV - 15:00/15:15.
GAL	CHISPA OF 1207	6 A-4B	15:22	Pto. SUSSEX	16:42	17:45	2 y 4: 16:43 1 y 3: 16:58 5y6 (1) 18:21	GAL GAL	CHISPA 1 -1° Ten. BERRIER " 2 -1° Ten. SANCHEZ (1) " 3 -Ten. CERVERA " 4 -Cap. VARELA (1) " 5 - Ten. ROCA " 6 - Alf. MAYOR La Secc. que arribó al OM no pudo ver el blanco y lanzó las bombas de forma estimada. NOTA: Siguen como CHISPAS (1).
GAL	PITON O.F. 1208	2 M-III	14:42	15:15 FL 400			16:03	GAL	PITON 1 - My. SANCHEZ PITON 2 -Cap. CZERWINSKI Informó que entre 15:10 y 15:2 en el punto, sin enlace con MLV.
GAL	COBRA OF. 1209	2 M-III	15:45	16:15 FL 400			17:22	GAL	COBRA 1 -Cap.HOOK COBRA 2 -Cap. BALLESTEROS
INFORME DE LA FAS.	SE RECUPERO LA ELLA, RATON	3 M-V	DIA 21/5/82						15:20 My. FALLONIER del CFAS informa se recuperaron en MLV los 3 Pilotos M-V eyectados ayer: My.PIUMA-Cap, DONADILE-1° Ten.SENN. Vcom.ROMAN informó recuperado también 1° Ten. LUNA. Ten. BEAM fué visto eyectarse y caer cerca de una Fragata. My.PIUMA y 1° Ten. SENN fueron traídos a CRV en la noche del 24.


57

ANEXO 8

SECRETO

OPERACIONES DEL DIA: 23-MAYO-82

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO DE LA ESCUADRILLA	TIPO DE AVION	HORA DE DESP.	ETO. OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ATERRIZAJE (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	OBSERVACIONES
GAL GAL	LANZA OF 1207 TEJO OF 1208	3 A-4B 3 A-4B	09:09 09:09	09:59 09:59		10:59 10:59	11:02 11:02	GAL GAL	LANZA 1.1° Ten.VELAZCO (Falla Generador-ARR 10:53) 2.Alf.BARRIOMUEVO 3.Ten. ROBLEDO — NO ENCONTRARON EL BLANCO. TEJO 1.1° Ten.FILLIPINI 2.Cap. BERGAMASCHI (Regresa x Téc.ARR 10:14) 3.Alf. ANTIERO
GAL	PARIS	KC-130	08:56				17:42	GRA	Se dirige al aterrizaje en GRA- Ratificó Com. FERRI 17:21 a 60 MN de GRA c/mínimo combustible-ARR 17:42 S/N.
GAL GAL	TRUENO OF 1210 NENE OF 1211	3 A-4B 3 A-4B	12:10	REV. 13:20		14:20	2 y 4 14:36 1-15:02	GAL	Cap. PALAVER (Falla hidraúlica) 1° Ten. GUADAGNINI → ESTA DEMORADO. No encontraron el blanco. 15:35 no se tiene aún contacto RADAR/TWR. Se lo da por derribado a las 17:00. NENE: Alf. GOMEZ, Cap. CARBALLO — La ELLA.fué al blanco. Ten.RINKE 1° Ten. CACHON (caída escalera) Se lesionó (F/serv).
GAL GAL	DARDO OF 1218 FLECHA OF 1219	2 M-III 2 M-III	14:24 14:31	15:00 15:00	15:25 DARDO con 2 15:37 FLECHA con 2		15:47 16:12	GAL	My. SANCHEZ, 1° Ten. PUIG > DARDO S/N Cap. ZERWINSKI, Cap. BALLESTEROS > FLECHA
GAL	VULCANO OF 1220	4 A-4B			LA FAS ORDENA REGRESO DE LA ELLA. VULCANO.		16:54	GAL	VULCANO S/N...1-Cap. PALAVER 2-Ten. GALVEZ 3-Ten. ROBLEDO 4-Alf. VOTTERO } Efectuaron vuelo de consumo próximo al AD. GAL. para posterior aterrizaje.
GAL	ROMA	KC-130	15:01	15:30	REV + 15' REV. ALTERNATIVA		18:25	GAL	Debía efectuar REV. de Ella.VULCANO que canceló. ROMA se recupera en SCZ.
GAL	LANGOSTA	AS-600	15:52	VUELO DE EXPLOR. Y RECONOCIMIENTO CERCANO			17:04	GAL	
									FUEGO IFF 6142 - L.J. con misión de DIVERSION se debe recuperar en GRA.
GAL	OMBU My. SANCHEZ Sin OF Dep. por orden CIC	M-III	16:33		IFF en RAYO 6120. Lo encendió cuando era interceptado. No contestó los llamados en Frec.VHF		17:19	GAL S/N	IFF 3350 va a la intercepción de ECO no identificado. 72 MN de GAL. Radial 107. FL 280 Vel.240 Nds. 1°) Identificar. No pudo ver el blanco. Regresó OMBU por falta combustible.
GRA									16:00 GRA informa: 1 A-4Q eyección tardía Cap.de Corb.ZUBIZARRETA de regreso ataque a la flota con su Av.averiado.
									BAJAS PROPIAS PROBABLES (a confirmar) 1 M-V 1 A-4B (1° Ten. GUADAGNINI 1 A-4Q (Se fué largo en el ARR en GRA y se eyectó falleciendo el piloto: Cap.de Corbeta ZUBIZARRETA).


58

SECRETO

ANEXO 8

OPERACIONES DEL DIA: 24-MAYO-82

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DESP.	ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	OBSERVACIONES
GAL	OF 12 MADRID 1/2 1510/1520	C-130	08:29	08:30			13:37	GAL	MADRID 1 S/N.
GAL	OF 1223 CHISPA 3140	3140 3 A-4B	09:10	11:00	11:20	(11:30 + 30) 12:00	11:50 11:59	GAL	1° Ten. BERRIER (Regresa x Téc) 10:38 - Al activar Sist.Armamento se le cayó la bomba. Alf. MORONI Ten. CERVERA
GAL	OF 1224 NENE 3141	3141 3 A-4B	09:11	11:00	11:20	(11:30 + 30) 12:00	11:45/48	GAL	My. MARIEL Ten. ROCA 1° Ten. SANCHEZ } Llegaron al blanco y pegaron.
GAL	OF 1231 FUEGO 4103	4103 2 M-III	10:22	11:00	11:30	12:00 + 10	11:57	GAL	Cap. HUCK Cap. GONZALEZ
									12:05 1/Ten. MANZOTTI eyectado hace tres días fué encontrado en la Isla.Piloto de A-4C. EL VIERNES 21.
GAL	MADRID OF 1232/1233	KC-130	15:30				16:40	GAL	S/N
GAL	VULCANO OF 1232	3 A-4B IFF 3151			CANCELADA				Cap. VARELA Alf. VAZQUEZ Ten. MAYOR — Misión suspendida por Orden CFAS .Transmitió 15:50 Com. T. RODRIGUEZ.
	CALI OF 1233	3 A-4B IFF 3152							Excesivo retardo para coordinar y definir la 2° misión. Vcom. DOBOURG Alf. DELLEPIANE Ten. ARRARAZ
									Se recibe información de la pérdida de: 3 M-V: My. PUGA.....Desaparecido Cap. DIAZ....Eyectado-Recuperado en Isla Borbón. Ten.CASTILLO....Desaparecido. NOTA: Se vieron 2 eyecciones.Se desconoce el resultado de una de las eyecciones. 1 A-4C: Ten.BONO.......Desaparecido Alf.VALKO,Mario....Desaparecido. Se confirmó estos datos por MJS de CFAS. 1 M-V: 1/T LUNA...Eyectado el 23/5/ fué recuperado el día 25/5/


59

SECRETO

ANEXO 8

OPERACIONES DEL DIA: 25-MAYO-82

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DESP.	ETO. OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	O B S E R V A C I O N E S
GAL	OF 1232 MARTE IFF 3151	4 A-4B	07:56	09:10	10:10 MARTE 2 a 167 MN de GAL 10:15 se pierde el ECO Radar y el contacto de Radio	09:56 + 30'	10:48 08:44 09:11	GAL GAL GAL	MARTE 1 -Cap. PALAVER C-244 eyectado Isla Borbón. MARTE 4 -Alf. GOMEZ MARTE 3 -Ten.ANTIERO retornan problemas MARTE 2 -Ten. GALVEZ (Un Av.con problema de motor, el otro en acompañamiento).
GAL	PARIS 1 IFF 1501 OF 1234	KC-130	07:26				12:51	GAL	Pil. Vcom. DOMINGUEZ CP. My. BERNARDI Nav. My. VIDELA
GAL	PARIS 2 IFF 1502 OF 1235	KC-130	12:05					GAL	Pil. Vcom. PESANA CP. Cap. BERROSO Nav. My. GOMEZ
GAL	OF 1236 VULCANO 3135	3 A-4B	14:19	14:30 (14:45)			16:21	GAL	1- Cap. CARBALLO 2- Alf. CARMONA (No desp. x Téc). 3- Ten. RINKE
	OF 1237 ZEUZ 3156 (sin reabast)	3 A-4B	14:21				16:29 16:01	GAL	1- 1° Ten. VELASCO (1606) 2- Alf. BARRIONUEVO 3- Ten. OSSES (Prob. Radio)
GAL	OF 1236/7 MADRID	KC-130	14:29				17:22	GAL	Vcom. DOMINGUEZ My. BERNARDI S/N My. VIDELA
GRA	MINA	2 S E	14:34		REGRESAN COMO LITORAL →		S/N	GRA	S/N
GAL	PATRIA IFF 2525	M-III	14:57				16:04	GAL	Cap. BALLESTEROS - 14:50 Com.CORREA ordena desp. ataque posible Submarino y petrolero en posición 50°58'S y 67°54'W. Previamente por misma información se despega LANGOSTA. 15:12 hs. se visualiza BARCO STA.CRUZ
									VULCANO/ZEUS en su ataque hundieron una fragata TIPO 22 y otra TIPO 42 fué alcanzado por las bombas. La AAe derribó dos Helicópteros S.KING y averió otros 2. Además derribaron 2 SEA HARRIER. En la fecha fueron recuperados en Las Malvinas el: My. PUGA Un Av.Naval (Cap.Corb.FILLIPI) 1/T LUNA (M-V) Al regreso saliendo del Blanco, se observó sobre los buques averiados 5 PAC y 10 Helicópteros recuperando naúfragos. 1 ATLANTIC CONVEYOR-Buque Taller Portaeronaves undida por los Etendard.Inf.ICIA. a 90 MN Radial 069 de MLV (NE) SIN CONFIRMAR. La Secc. MARTE atacó un Buque Petrolero en la mañana en DARWIN. Los A-4C de SJU atacaron y undieron un Petrolero al NE de SOLEDAD. 1 A-4C derribado por AAe.


60

ANEXO 8

SECRETO

OPERACIONES DEL DIA: 26-MAYO-82

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DESP. (Local)	ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR. (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	OBSERVACIONES
GAL	OF 1240 ODIN IFF 3177	3 MK-62	03:35	04:30		05:30 / + 20'	04:39 :40 :43	GAL	Fogata encendida en DARWIN a las 04:15 ODIN 1: Cap.FREIJO - Cap. MARIN " 2: 1/Ten. MAUAD - 1/Ten. SIRI " 3: Cap. BREDESTON - Cap. CISKO Regresaron a las 180 MN de GAL
GAL	OF 1242 SOMBRA IFF 4201	2 M-III	13:32	14:15	160 MN 14:50		15:12	GAL	SOMBRA 1: Cap. BALLESTERO > S/N " 2: 1/Ten. PUIG
SJU	POCKER IFF 3154	2 M-V	13:29	14:15					POCKER 1 BOP. Pto.S. CARLOS " 2
GRA	MACHI	3 Avs.	12:45			13:50	14:32	MLV	4A -110 4A -117 4A -114
GAL	LV - VHB	KC-130	15:25				S/A	CRV	



ANEXO 8

OPERACIONES DEL DIA: 27-MAYO-82

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DEP.	ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR. (Con REC + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	O B S E R V A C I O N E S
GAL	PATO	C-130	26-May 23:23			27-Mayo 01:10	ETA 01:40 27-May	MLV	Regreso a CRV por orden del Com.MARTINEZ a raíz de unos ecos falsos que Radar MLV creyó eran 5/6 buques de guerra en SENO CHOISEOUL al SE DARWIN.
GAL	ODIN IFF 2412	2 MK-62	03:21	04:30 04:27	05:02 ODIN 1/160 MN ODIN 2/170	05:30 + 20'	05:36 05:45	GAL	Fogata en DARWIN a las 04:15/04:45 - incluido Alto el Fuego AAe. propia durante ese período. ODIN 1- Cap. FREIJO - Cap. MARIN 2- My. VIVAS - My. ESCUDERO
OBS: RADAR MLV no contestó o no lo escucharon en HF. No vieron la fogata, posiblemente por haber pasado a unos 2/3 millas al Oeste de DARWIN a 800 piés de altura.									Secc.ODIN tiró sobre OM a las 04:27 Reguero desde pasado el establecimiento San Carlos hasta el Norte de Pto.SAN CARLOS explotaron las 8 bombas.
GAL	OF 1245 TRUENO IFF 3160	3 A-4B	10:37	12:00	12:40		12:32	GAL	Cap. FILLIPINI Vcom. ZINI Alf. ANTIERO
GAL	OF 1248 TORO IFF 3164	3 A-4B	10:40	12:00	12:40		12:20	GAL	1° Ten. CACHON Ten. GOMEZ Alf. GALVEZ
GAL	PERU IFF 1535 OF 1245/1248	KC-130	09:49				12:53	GAL	Vcom. PESSANA Cap. My. GOMEZ
GAL	OF 1244 POKER IFF 3162	3 A-4B	15:10		180 MN 17:15 Con 2 17:25 142 MN	POKER 2 ARR ⟶ 17:10 + 30	16:20 17:58 17:58	⟶ ⟶ ⟶	Alf. CARMONA ⟶ Regresa x falla de RMI Cap. CARVALLO ARR S/N Ten. RINKE....ARR S/N
GAL	OF 1247 TRUCO IFF 3163	3 A-4B	15:17		150 MN 17:15 TRUCO 2 17:35 a 51 MN	17:17 + 30'	17:45	GAL	1/Ten. VELAZCO - Se eyectó. Ten. OSSES - TRUCO 2 S/N Ten. ROBLEDO - No Dep. x Téc.
GAL	LIMA 1 IFF 1535 OF 1244/1247	KC-130	13:58				18:01	GAL	
GAL	OF 1250 NENE IFF 4202	2 M-III	16:36	17:00	186 MN 17:46 NENE Con 2 S/N.	B 17:40/+ 10 H 18:10/10	18:18	GAL	Se ordenó que ETO sobre OM 17:20 NENE 1 - Cap. HOOK 2 - Cap. GONZALEZ


62

SECRETO

ANEXO 8

OPERACIONES DEL DIA: 28-MAYO-82

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DEP.	ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	OBSERVACIONES
GAL	OF 1258 NENE IFF 3172 A.O.N.	3 A-4B	11:34 (2) 11:42	DESPEGO	13:35 (Radio) REGRESAN S/N EL RESERVA	13:34 + 30' 152 MN a las 13:42 13:45 + 30	14:26 14:26 14:26	GAL " "	NENE 1 -Vcom. DOUBOURG NENE 2 -Alf. VAZQUEZ NENE 3 -Ten. MAYOR RESERVA-Ten. SERVER Hora REV. 11:45 ALT. 12:00 ELLA. NENE y CUÑA no en-/contraron buques en la zona.
GAL	OF 1254 CUÑA IFF 3170 A.O.N.	3 A-4B	11:34 (3)		13:38 (Radar) 081°- 154 MN NIVEL 230 REGRESAN S/N	13:34 + 30	14:12 13:49 14:12	GAL GAL GAL	CUÑA 1 -Cap. VARELA CUÑA 2 -Alf. MORONI CUÑA 3 -Ten. ROCA RESERVA-Ten. GALARDI Idem - NENE (Regresa x Téc). TODA LA ELLA. ATERRIZADA S/N.
GAL	JUJUY IFF 1527 OF N° 10	KC-130	14:04				16:50	GAL S/N	11:34 despegan 5 Av. uno está rodando en cabecera.- El 1er.RESERVA también se volvió. Salió el 2do. RESERVA-está x Dep. El RESERVA NENE despegó a las 11:42.
									NENE 1 - Vcom.DOUBOURG informó al control Radar que la Met. en la isla está muy mala con lluvia. Los bu-/ques podrían haberse metido en el brazo de la CALETA BRENTON próxima a DARWIN. En la BAHIA RUIZ PUENTE no hay nada.
									Los Avs. A-4C que fueran a la zona del // blanco, tampoco avistaron buques de la flota y ARR en SJU a las 16:35. Los S.ET. que salieron de GRA tampoco localizaron la flota brit. Todos los Avs. regresaron a las respectivas bases, sin localizar buques Británicos.
									A las 18:00 hs. de hoy se combatía en el área de DARWIN entre los infantes de Marina Inglesa y Tropa del Ejército Argentino.
									Siendo 21:33 ARR de las Islas C-130 Cte. My. BOLZI, trayendo personal Ejército y Marina. Este último personal se queda en GAL para posterior traslado a GRA. Cap. Corbeta FILLIPI (Piloto A-4Q) Guardamarina MARTINEZ C.1° DEBON C.2° ESCALANTE



ANEXO 8

OPERACIONES DEL DIA: 29-MAYO-82

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DESP.	ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	OBSERVACIONES
GAL	CHARRUA 3177	MK-62	01:05	02:00	02:44 (RADAR) 169 MN		1(03:17) 2(03:30)	GAL S/N	1-Cap. MARTINEZ VILLADA- 1° Ten.PAGANO 2-1° Ten.RIVOLLIER-1° Ten.ANNINO ARR 1 Av. s/falla hidraúlica tren ppal.
GAL	OF 1267 ORO 3170	2 A-4B	12:11	13:45	14:09 (Cont.RADAR) 160 MN	14:45 + 30	14:44	GAL	Cap. BERGAMASCHI Regresa N° 3 (Previsto) ARR 13:32 Ten. ROBLEDO BARRIONUEVO
GAL	OF 1410 CALQUINO	KC	14:15						Vcom. LITRENTA Cap. DISTEFANI My. MENSI
									29/5/82 Avs. Propios: EN DARWIN: 1 M-V → Operando desde GRA no regresó.Pil desaparecido Ten.JUAN BENHARDT. 1 IA 58 → Pil.eyectado y hecho prisionero Ten. MIGUEL ANGEL CRUZADO. 1 IA 58 → Pil.desaparecido. Ten. MIGUEL ANGEL GIMENEZ.

ANEXO 8

OPERACIONES DEL DIA: 30 DE MAYO

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DESP.	ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30'	HORA DE ARR	AD. DE ARR	OBSERVACIONES
GAL	GALLO IFF 0527	KC 130	11:23				17:10	GAL	Vcom. NOE (RANQUEL 2)
GAL	CACHO IFF 1611	KC 130	11:29				18:19	CRV	Vcom. LITRENTA (RANQUEL 1)
GRA	ZONDA	4 A4C					16:00	GRA	Regresan 2. Desaparecidos alcanzados por M/Antimísil del PAL (N° 3 Ten. CASTILLO) (N° 2 Ten. VAZQUEZ)
GRA		2 S.Et.					15:45	GRA	Regresan todos S/N.
TRE	TEJON IFF 5015 5020 5025 5030	4 MK 62				TEJON 1 " 2 NEGRO 1 " 2	21:44 21:54 22:55 22:59	GAL GAL GAL GAL	La Tripulación del CACHO sigue a CRV y comunicó que el INVENCIBLE fué alcanzado por un Exocet y por el N° 1 (Cap. PIERINI) de los 4 A-4C que impactó una bomba de 1000 lbs. próximo al lugar del impacto del cohete. 2 A-4C fueron derribados antes de llegar a lanzar las bombas, fallecieron N° 2 (1° Ten. VAZQUEZ) y N° 3 (1° Ten. CASTILLO). El N° 4 tiró la bomba en medio de una gran humareda por lo que no está seguro de haber pegado. El 4 al virar para regresar observó que el humo no permitía ver ya el portaviones. El navío fué atacado a las 14:30 hs. hora argentina en la posición 51° 11'S -54°48' W a una distancia de 120 MN al ESTE de Puerto Argentino.

ANEXO 8

SECRETO

OPERACIONES DEL DIA: 31 DE MAYO

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DESP.	ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30'	HORA DE ARR	AD. DE ARR	OBSERVACIONES
TRE IFF 5035	ODIN	1 MK 62					01:21	GAL	Av.Reserva de las Secc.TEJON y NEGRO ARR S/N Cap.FREIJO -NAV.Cap.MARIN
GAL OF 1269	IFF 3100 Secc.CHARRUA	2 MK 62	04:10	05:00	(157 MN 0540) (CHARRUA 1 y 2) 0554 - 63 MN	06:00 + 20'	06:22 06:09	GAL GAL	CHARRUA 1: Cap.PASTRAN - NAV.Cap.CASADO " 2: I/T SP ROVIERO - NAV.I/T MORENO
GAL OF 1270	IFF 3110 Secc.ODIN	2 MK 62	04:14	05:00	0553 - 109 MN 0553 - 120 MN	06:00 + 20'	06:23 06:19	GAL GAL	ODIN 1: Cap.BREDESTON-NAV. Cap.SISCO " 2: I/T MAVAD - NAV. I/T ACOSTA
GAL OF 1271	IFF 3120 Secc. PITON	2 M III "H"	06:16	07:00		08:30 + 15'	07:25 07:38	GAL GAL	PITON 1: Cap. BALLESTEROS) PITON 2: Cap. ARNAU) Misión cancelada por orden Cdo.FAS.
GAL IFF 5035	LV. JCF	1 MK 62	03:18			04:25 + 18	04:36	TRE	Cap. FREIJO - NAV. Cap. MARIN ARR S/N
GAL IFF 5114	TEJON	4 MK 62	12:28					TRE	05:36 -My.WALTER informa desde CRV que están regresando los CHARRUA y los ODIN.
									06:00 -My.MEDINA informa que Radar MLV lo han parado para control después de un ataque nocturno de un HARRIER que hizo impacto a 150 mts. del equipo produciendo daños leves que se están controlando (Bocina traslado de ondas). La FAS ordena cancelar la misión de la Sec PITON. El CHARRUA 2 se volvió ya entrando sobre la Gran MLV por Met. y después de haber perdido al guía. La Secc.PITON llegó al OM y lanzó las bombas que explotaron. No vieron AAe. ni misiles del enemigo. Encontraron mala Met. que no coincide con la información recibida antes del despegue (atravesaron CuPot con lluvia con granizo).
GAL IFF 4157 OF 1272	FLECHA	M III	16:19		160 MN 17:27	17:50 + 15'	17:52	GAL	DIVERSION- Regresan S/N

ANEXO 8

SECRETO

OPERACIONES DEL DIA: 1° DE JUNIO

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DESP.	ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	O B S E R V A C I O N E S
GAL	OF HUIJA IFF.3160/61/62	MK 62 3	0359	0510	HUIJA 2 05:10 190 MN	→ No Trasvasó el Tanque Ventral.	05:44	GAL	Regresó HUIJA 2 por Téc-Falla de Trasvase. HUIJA 1 Cap.GARCIA PUEBLA/NAV I/T SEGAT
					HUIJA 3 05:48 163 MN		06:15	GAL	HUIJA 2 Cap.BERTOLDI/NAV I/T REYES HUIJA 3 My. CHEVALIER/NAV I/T LOZANO
					HUIJA 1 05:49 164 MN		06:17	GAL	1 y 3 Volaron sobre el OM.

127

ANEXO 8

NOTA: Días 2 y 3 de Junio
no operó B.A.M.GAL
sobre el enemigo

SECRETO

OPERACIONES DEL DIA: 04-JUNIO-82

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DESP.	ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	O B S E R V A C I O N E S
GAL	OF 1275 LINCE IFF 3110	3 MK-62	17:23	~~16:05~~ 18:30	19:06 -175 MN LINCE 1 y 2 radial 078°	LINCE 1 19:20 LINCE 2 Un GTR plantado 19:30 reencend.S/N	19:45 19:49 19:54	GAL GAL GAL	LINCE 1 -Pil. Cap.NOGUEIRA-Nav.My.RODEIRO " 2 -1/T. BAEZA - 1/T.CARDO " 3 -1/T, SPROVIERO - 1/T.MORENO
Orden Fragmentaria N° 1276 GAL	PUMA IFF 3111	3 MK-62	17:26	~~16:07~~ 18:32	19:06 -170 MN PUMA 1 y 2 radial 080° 19:08.-183 MN LINCE 3 radial 078°	Un GTR plantado. 19:30 reencendido S/N	19:43 19:43 19:54	GAL GAL GAL	PUMA 1 -Pil.Cap.FREIJO-Nav. 1/T. PAGANO " 2 - 1/T. HEREDIA- 1/T. GEREZ " 3 - F/S (cañería trasvase abollada) OF 1275 y OF 1276 Se canceló por orden de FAS en virtud que demoraron 10/15 minutos el DESP. por razones de visibilidad-Hora 16:21 Posteriormente a las 16:50 Com. CORREA ordena cumplir dichas misiones pero con hora sobre OM 18:00 y 18:02.

19:10 Com.CORREA informa que Radar MLV comunicó que las bombas cayeron en el blanco.
Los Pilotos pudieron ver la luz de las explosiones en las nubes.



ANEXO 8

SECRETO

OPERACIONES DEL DIA: 05-JUNIO-82

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DESP.	ETO OM.	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	OBSERVACIONES
GAL	OF 1278 PATO IFF 3114	2 MK-62	04:54	06:02	05:34 - 182 MN	Ellas. PATO Y GAUCHO REGRESARON SIN LLEGAR AL OBJE-	06:10	GAL	PATO 1 -Cap.BERTOLDI- Nav.Cap. SANCHEZ PATO 2 -Ten. GONZALEZ- Nav.Cap.HERNANDEZ
GAL	OF 1279 GAUCHO IFF 3115	2 MK-62	04:54	06:00	05:34 - 182 MN	TIVO, POR PRESU MIBLE ATAQUE CON MISILES DESDE TIERRA.	06:23	GAL	GAUCHO 1-Cap.BREDESTON-Nav.Cap. SISCO " 2-1/T. MAUAD -Nav. 1/T ACOSTA (Arr. con un motor plantado y se sale de pista).
GAL	OF 1281 PUÑO IFF 3121	3 A-4B	14:50	15:15	15:36 Infor.x radio el PUÑO 3 16:05 - 177 MN	16:38 FAS inf.que regresa ELLA.PUÑO S/N PUÑOS 1,2 y R	PUÑO 3 16:08 16:44 PUÑO 1 S/N 2 R	GAL GAL " "	PUÑO 1 -1/T.BERRIER - Recon. ofensivo " 2 -Ten. GELARDI Bahía San Julián " 3 -1/T. BOLZAN (regresa) ARR S/N 16:08 " R -Ten. CERVERA
SJU	NENE	M-V							NENE 1 -Recon.ofensivo " 2 Bahía 9 de julio " 3
GAL	OF 1282 CIELO IFF 3123	3 A-4B			CANCELADO				CIELO 1 -Cap. ZELAYA - En alerta a 5 mín " 2 - Ten. ARRARAZ a partir de las " 3 - 1/T. SANCHEZ 15:00. " R - Alf. DELLEPIANE-Hora límite para el Dep. sin REV. 15:40
GAL	OF 1284 NEGRO IFF 3124	3 A-4B			CANCELADO				NEGRO 1 -Cap. VARELA -En alerta a 5 mín. " 2 -Alf. MORONI a partir de las " 3 -Ten. MAYOR 15:00. " R -Ten. ROCA Hora límite para el Dep. sin REV. 15:40
GRA	FIERRO	2 M-V	14:35				15:35	GRA	FIERRO 1 - S/N " 2

ANEXO 8

SECRETO

DIA 6 DE JUNIO NO SE OPERO
SOBRE EL ENEMIGO
(Las ELLAS. efectuaron vuelos de Adiestramiento sobre el continente)

OPERACIONES DEL DIA: 07-JUNIO-82

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DEP.	HORA ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	O B S E R V A C I O N E S
GAL	OF 1282 TRUENO IFF 3130	4 A-4B	09:52	10:30 FL 300 BOH	(X)	10:15 Regresa Ella.TRUENO por orden de CFAS	10:58 10:59	GAL 1 y 2 GAL 3 y 4	Lanzamiento por instrucciones Radar MLV TRUENO 1 -Cap. VARELA " 2 -Ten. ROCA " 3 -Ten. MAYOR " 4 -Alf. MORONI - S/N " R -Alf. DELLEPIANE CANCELADA por orden de la FAS. Hora prevista de REV. 10:46
GAL	OF 1284 RAYO IFF 4100	3 M-III	10;08	10;30 Cobertura Ella. TRUENO		10:19 Regresa Ella. RAYO por orden de CFAS	11:44	GAL	RAYO 1 - Cap. GONZALEZ " 2 - My. SANCHEZ CANCELADA por orden de la FAS.
GAL	FIERRO IFF 1515	1 KC	08:38	Pto. REV. 10:30		11:00 - 99 MN Regresa FIERRO	11:31	GAL	FIERRO orbitrará en la PSN: 52°00 S-66°00W 51°34'S-65°23W (Altern) Cuando los TRUENO abandonen el blanco-FIERRO pondrá Rm=090 para ir al encuentro-Pil. Vcom. CANO Cp. Cap. RUBICK Nav. Vcom. SERVATICO
GAL	OF 1286 POTRO IFF 3100	3 A-4B	09:08	A O N	09:57 - 100 MN Regresa el POTRO 4 (Reserva)	11:40 + 30 10:53 a 170 MN Regresa Ella. POTRO con 3.	11:21 11:24 10:28	GAL 1 y 2 3 GAL 4	DON POTRO 1-1/T.BOLZAN " 2-Vcom.DUBOURG " 3-1/T.SANCHEZ " 4-Ten.ARRARAS (Reserva) No encontraron ningún Buque en la zona asignada. o MET-CAVOK (solo nubes altas)
SE OBSERVA QUE LA INFORMACION SUMINISTRADA A LA FAS SOBRE LA POSICION DEL ON NO FUE CORRECTA.									
GAL	OF 1287 MATON IFF 4101	2 M-III							MATON 1 -Cap. ARNAU Cobertura " 2 - Cap. BALLESTEROS
						AVALA LO EXPRESADO EN LA OF 1286 PARA Ella. POTRO			10:05 -My. TORALES trasmite orden de la FAS cancelando misión de las Ellas. TRUENO y RAYO por Fragata Misilística en BRAZO FITZ ROY (muy próximo al OM terrestre asignado). No se pudo cambiar el OM a AON por no llevar bombas adecuadas para atacar la Fragata. (X) NOVEDAD DE LA Ella.POTRO: el 1 y 3 impacto contra pájaros - Novedad: subsanable.



SECRETO

ANEXO 8

OPERACIONES DEL DIA: 8-JUNIO-82

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DEP.	HORA ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	OBSERVACIONES
GAL	OF Nº 15 PARCA IFF 1160	KC C-130	08:19	REV 09:15			10:04	GAL	REV. PSN - 53°00 S- 64°40 W - FL 100 Pil.Vcom.CANO - Cp. Cap.RUBICK-Nav.Vcom. SERVATICO Comunicaciones Frec HF
GRA	TABANO	4 A-4Q		0'					TABANO 1 REV. 09:15 " 2 " 3 " 4
GAL	OF 1289 PARCA	KC 130	11:57		17:27 PARCA informa que regresa con pérdida de combustible, está a 70 MN.		17:56	GAL	PARCA se declara en EGA a las 17:45 a 10[...] de GAL. Pil. Vcom. CANO Cp. Cap. RUBICK Nav. Vcom. SERVATICO } ARR S/N (fin de l[...] EGA)
GAL	OF 1290 MASTIN IFF 3140	4 A-4B	12:21	13:50	INFORMARON 13:55 SOBRE EL BLANCO	15:30 + 30	15:17 15:53	GAL	MASTIN 1 - 1/T. FILLIPINI (regresa x Téc Presión de ace[...] te). " 2 - Ten. GALVEZ " 4 - Alf. GOMEZ } ARR. 15:18 S/N " 3 -Ten. ANTIERO (Regresa x Téc).
GAL	DOGO IFF 3141	4 A-4B	12:28	13:50		15:30	14:07 15:25 S/N		DOGO 1 -Cap. CARBALLO (regresa x Téc) " 2 -Alf. CARMONA " 3 -1/T. CACHON " 4 -Ten RINKE
SJU	CARTA IFF 3144	3 M-V	13:26			14:30	14:30 14:34		CARTA 1 -Cap. MAFEIS DIVERSION " 2 -Ten.AGUIRRE " 3 -1/T. MUSO
SJU	SOBRE IFF 3145	3 M-V	13:24			14:30	14:39		SOBRE 1 -Vcom. VILLAR DIVERSION " 2 -Ten. VALENTE " 3 -1/T. CALLEJOS NOTA: Cap.DEMIERRE completa
GAL (MAZO 1 y 3 demorado)	OF 1296 MAZO 3146	3 A-4B	15:23	16:50	REV. Previsto a las 15:45. 16:11 se vuelve MAZO 2 por Téc.		16:33		MAZO 1 -1/T. BOLZAN REV.15:45 FL 100 - (DESAPARECIDO) " 2 -Alf. DELLEPIANE-Se vuelve por Téc. ARR. 16:33 " 3 -Ten. ARRARAS (tiró sobre el blanco) (EYECTADO-lo vió el 1/T SANCHEZ)
Al aterrizar el 1/T. SANCHEZ informa que ninguno de los Avs. demorados REGRESARAN.	OF 1297 MARTILLO 3147	3 A-4B	15:17	16:50	15:27 Regresa MARTILLO 1 por Téc. 17:30 Regresa MARTILLO 3		16:30 17:41		MARTILLO 1 -1/T.BERRIER (se vuelve por Té[...] ARR. 16:30) " 2 -Alf.VAZQUEZ (DERRIBADO) " 3 -1/T. SANCHEZ (ARR S/N)
GAL	OF 1300 FLECHA IFF 4130	2 M-III	16:02	16:50	17:17 160 MN FL. 210 Vp. 360		17:39 FLECHA 1 y 2 S/N	GAL	FLECHA 1 -Cap. ARNAU - INTERCEPCION de PAC -FL 300 " 2 -My. LUNA
GAL	OF 1301 LANZA IFF 4131	2 M-III	16:04	16:55	17:17 160 MN FL. 270 Vp. 360 Nts.		17:37 LANZA 1 y 2 S/N	GAL	LANZA 1 - Cap. GONZALEZ INTERCEPCION de PAC - FL 300 " 2 - Cap. BALLESTEROS

EN LA FECHA SE REALIZARON LAS SIGUIENTES MISIONES:

BAM GAL: 1ra. MISION - 2 Ellas. de 4 Avs. A-4B c/una. (de los 8 aviones: 3 aviones regresan x Téc.
5 aviones atacan el OM)

2da. MISION - 2 Ellas. de 3 Avs. A-4C c/una. (de los 6 aviones: 2 aviones regresan x Téc.
4 aviones llegan al OM:
- 2 son derribados
  - 1 eyectado
  - 1 destruído instantáneamente
- 1 se dá por desaparecido
- 1 llega y ataca el blanco

4ta. MISION - 1 Secc. de M-III de 2 aviones
5ta. MISION - 1 Secc. de M-III de 2 aviones
ambas regresan S/N

BAM GRA: 1ra. MISION - 2 Ellas. de 3 aviones M-V c/una. (los 6 aviones llegan al OM, pero 1 avión no puede lanzar sus bombas.
los 5 aviones atacantes filmaron la destrucción del blanco. FRAG. PLYMOUTH)

BAM SJU: 1ra. MISION - 1 Ella. de A-4C de 4 aviones (Los 4 aviones llegan al OM y los 4 atacan impactando en el blanco)

TOTAL 7 MISIONES: 28 salidas: 23 aviones llegan al OM
18 aviones logran atacar al blanco
2 aviones son derribados (1 solo piloto es visto eyectarse)
1 avión desaparecido

BAJAS BRITANICAS: 1 Fragata Tipo LEANDER.........HUNDIDO por M-V
1 Buque mediano de desembarco con serias averías (por A-4B) SIR GALAHAD
1 Buque mediano de desembarco con serias averías (por A-4B) SIR TRISTAN

ADEMAS: Operando desde la BAM MDP. Avs. MK-62 y un C-130 transformado atacan a 450 MN al ESTE de MDP. un petrolero grande de 300 mts. de eslora con rumbo a MLV. Fué averiado grave y puso rumbo al continente.
Fué identificado luego como el buque tanque Hércules de Bandera Norteamericana que navegaba rumbo a MLV. con bandera Liberiana.
Posteriormente por orden Superior se le permitió poner rumbo a Brasil cuando navegaba averiado proa a Puerto Belgrano.



ANEXO 8

SECRETO

OPERACIONES DEL DIA: 9-JUNIO-82

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DEP.	HORA ETO OM.	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR. (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	O B S E R V A C I O N E S
GAL	OF 1302 PITON IFF 3150	3 A-4B	13:58	AON	16:30/ contacto de Radio 3 PITONES.	16:00 + 30'	16:50	SJU	PITON 1 -1/T BERRIER " 2 -Alf. DELLEPIANE " 3 -Ten. GELARDI RECUPERAN EN SJU. Eyectaron tanques. No encontraron nada.
GAL	CIERTO 2 IFF 1500	KC	13:15			Hora de REV. 14:30	17:33	GAL	Vcom. NOE My. BRIEND Cap. BILMEZI
GAL	CIERTO 1 IFF	KC	13:21			Hora de REV. 14:30	18:03	CRV	Vcom. PESANA 1/T. VACCARO May. GOMEZ
SJU	OF 1303 COBRA IFF 3151	4 A-4C	14:02		16:28/ contacto Radial 2 COBRA	16:00 + 30'	17:00	SJU SJU	COBRA 1 - Cap. ALMOÑO " 2 - Alf. MARTINEZ " 3 - 1/T. CONSTANTINO " 4 - Alf. ISAAC (3 y 4:) Regresaron desde el punto de REV (1 x Téc) a SJU

ANEXO 8

SECRETO

OPERACIONES DEL DIA: 10-JUNIO-82

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DEP.	HORA ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	OBSERVACIONES
GAL	OF 1305 ZEUS IFF 4100	2 MK-62		01:30	C A N C E L A D A				BTR. Establecimiento FITZ ROY - Bombardeo a orden del Radar MLV. CANCELADA
GAL	CONDOR 4100	2 M-III	13:39	14:10	14:55 -171 MN	15:40	15:18	GAL	INTERCEPCION POR POSIBLE ATAQUE VULCAN SOBRE LA ISLA. CONDOR 1: Cap. ARNAU - } ARR. S/N " 2: Cap. GONZALEZ } "
GAL	DAGA 4101	2 M-III	13:57	14:25	15:05 -180 MN	16:00	15:37	GAL	DAGA 1 : My. SANCHEZ - } ARR. S/N " 2 : Cap. BALLESTEROS } " Como resultado de la misión se efectuó enlace con RDR MLV. sin contacto con el ENO apreciándose 2 PAC en el aire, de los cuales había indicios de que un avión HARRIER fué derribado por un misíl del ENO.
									NOTA: Los múltiples problemas que ha presentado el sistema de armas MK-62 ha obligado a cancelar varias misiones y otras veces a demorarlas, como así también abortar otras en vuelo.
					NO SE OPERO DESDE BAM GAL EL 11 DE JUNIO (No se recibió ninguna O.Frag. de la FAS)				



ANEXO 8

SECRETO

OPERACIONES DEL DIA: 12-JUNIO-1982

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DEP.	HORA ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	O B S E R V A C I O N E S
GAL	OF 1310 TAURO IFF 3160	2 MK-62	00:20	01:30	01:25 - 175 MN	03:00 + 10	01:56 01:59	GAL GAL	TAURO 1: Cap.PASTRAN -Nav.Cap.CASADO TAURO 2: My. VIVAS -Nav.Ten. ROCCO Regresan sin haber llegado al OM- Falla eyec. tanques
GAL	OF 1311 ACUARIO IFF 3161	2 MK-62	00:22	01:32	01:50 - 180 MN ACUARIO 2 Regresando desde el OM	03:02 + 10	02:20	GAL	ACUARIO 1: **Cap.FREIJO-Nav.1/T.DUBROCA (X)** **ACUARIO 2:** Cap.BREDESTON-Nav.Ten. MONDINO } Atacó el OM a las 01:32 **(X): 10 MN afuera después del Desp. regresó a TRE como ODIN por Inst. de navegación F/S.**
GAL	OF 1312 OMBU 1511 1512	2 KC-130	12:41						Vcom. PESANA / 1/T. VACCARO / May. GOMEZ Vcom. NOE / My. BRIEND / Cap. BILMEZI
GAL	OF 1315 ROMA IFF 3162	3 MK-62	19:01 19:01	20:00	19:56 - 180 MN ROMA 1 y 2 Regresaron desde el Sur del Estrecho S. CARLOS al observar al frente fuego de misiles.	21:30 + 10	20:26 20:28	GAL GAL	ROMA 1 -Pil. 1/T. RIVOLIER-Nav.1/T.ANNINO ROMA 2 -Pil. 1/T.HEREDIA -Nav.1/T.JEREZ ~~ROMA 3 -Pil. Nav.~~ F/S → Problema intercom.
SJU	ALFA	4 A-4B							ALFA 1 - Se quedó x falla antes del desp. " 2 - Abortó desp. y enganchó barrera, impidiendo el despegue de ALFA 3 y 4. " 3 " 4
GRA	COLA	2 A-4Q						GRA	COLA 1 / " 2 No llegaron al blanco - vieron algo próximo y se volvieron. FAS solicitó informe de Aeronaval del motivo.
GAL	OF 1316 BERLIN IFF 3163	3 MK-62	23:02	24:00			01:29 00:23	GRA GAL	BERLIN 1 -Pil Cap.MARTINEZ-Nav.1/T.PAGANO B 104 " 2 -Pil.Cap.GARCIA PUEBLA-Nav.1/T. SEGAT-B 102 ~~" 3 -Pil.~~ AVION F/S - B-108 BERLIN 1 regresa falla bomba combustible y generador de Taquímetro. BERLIN 2-Informó haber efectuado lanzamiento en el lugar previsto (OM). En la ENTRADA pasó entre 2 buques y fué seguido por PAC a la SALIDA. No desprendió tanques por temor a asimetría.


74

ANEXO 8

SECRETO

OPERACIONES DEL DIA: 13-JUNIO-1982

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DEP.	HORA ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR. (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD DE ARR	O B S E R V A C I O N E S
GAL	PIEDRA 1 y 2 IFF 1540	2 KC-130		09:45		PIEDRA 1 PIEDRA 2	14:23 14:19	GAL GAL	PIEDRA 1: Vcom.LITRENTA Cap.DESTEFANI My. MENSI PIEDRA 2: Vcom. PESANA 1/T. VACCARO My. GOMEZ
GAL	COBRE	C 130 H	03:30				09:00		My. BOLSI - Trasladó 47 heridos de MLV.
GAL	OF 1317 INDIO IFF 3164	3 M-V	11:11		11:31 - 86 MN Se vuelve el INDIO 3		12:46 12:13 12:46	GAL	INDIO 1-Cap. MAFFEIS INDIO 3-1/T. CALLEJOS INDIO 2-Ten. VALENTE } AOT-Sobre concentración de Tropas. Regresaron los 4 M-V sin atacar porque salieron 1 SEA LYNX y 1 SEA KING a inte[r]ceptarlos.
	OF 1318 GAUCHO IFF 3163	3 M-V	11:13				12:43 12:43		GAUCHO 1-Cap. DIMEGLIO GAUCHO 3-1/T. ROMAN } Atacó a 1 SEA LYNK (x) GAUCHO 2-Ten.AGUIRRE -Se quedó x fallas en cabecera.
GAL	TRITON OF 1325 IFF 3174	2 M-III	15:18		16:22 - 170 MN se dirigen a GRA por combustible		TRITON 1 17:04	GAL S/N	TRITON 1: Cap. ARNAU " 2: Cap. BALLESTEROS
									Los INDIOS y GAUCHO en rasante no veían nada por la MET. desfavorable-cortina de agua Ella TRITON 16:35 puso proa a GRA. TRITON 2-ARR en GRA a las 16:48 TRITON 1- Desde VERTICAL GRA puso proa a GAL.
GAL	YOCKER IFF 3175	1 M-V	(ETO) 17:30 17:45				17:58	GAL S/N	Cap. DIMEGLIO - Bir. en la ría con apoyo del BELL 212.
GAL	OF 1326 BACO IFF 3175	2 MK-62	21:35	SE DESCONOCE SI HUBO EYECCION			00:04		Cap. PASTRAN-Cap. CASADO- 23:20 se informa desde MLV que se ha perdido el eco de BACO 1 -No se contacta ni con VHF, ni con HF. 1/T. RIVOLLIER-1/T.ANINO
GAL	OF 1327 PLUTON IFF 4156	2 M-III	21:55				23:45	GAL S/N	My. SANCHEZ Cap. GONZALEZ
GAL	OF 1328 TERO IFF 3176	MK-62		CANCELADA POR ORDEN DE LA FAS (Trasmitió Sr.Com. TOMAS RODRIGUEZ)					} PREVISTAS PARA EL DIA 14 DE JUNIO
GAL	OF 1329 MARTE IFF 4157	2 M-III							Cap. ARNAU Cap. BALLESTEROS } PREVISTAS PARA EL DIA 14 DE JUNIO
									(x): GAUCHO 1 y 3 efectuaron 2 pasajes tirando con cañones contra un helicóptero SEA LINK agotando la munición, luego pusieron proa a GAL. Estiman que no lograron derribar al Helicóptero.

BAJAS PROPIAS

1 MK-62 - BACO 1: Pil. Cap. PASTRAN (Eyectado -fué recuperado por los Británicos en el mar - Informe 07:45/15-JUNIO.
Nav. Cap. CASADO



ANEXO 8

SECRETO

OPERACIONES DEL DIA: 14-JUNIO-1982

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DEP.	HORA ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR. (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD DE ARR	OBSERVACIONES
GAL	OF 1328 TERO IFF 3176	3 MK-62	CANCELADO POR ORDEN DE LA FAS (Trasmitió Com.TOMAS RODRIGUEZ)						TERO 1 - Pil. Nav. " 2 - Pil. Nav. " 3 - Pil. Nav.
GAL	OF 1329 MARTE IFF 4157	2 M-III							MARTE 1: Cap. ARNAU " 2: Cap. BALLESTEROS

XI - PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS APLICADOS PARA AON - AOT

1. SISTEMA DE ARMAS MK-62:

Los procedimientos operativos aplicados fueron:

1°) Ataque BTR a Playa de desembarco: 1 empleo a 6 aviones - Interceptado.

2°) Ataque BOR/BTR al Buque Petrolero Hércules: (1 Salida).

3°) Ataque BTR a San Carlos y FITZ ROY: Total 5 empleos a 2 aviones.

4°) Ataque BOH a Monte KENT y a Zona W del Puerto Argentino: Total 2 empleos a 5 y 2 aviones respectivamente.

2. Se plantearon problemas en los diferentes perfiles por ejemplo:

a) Ataque BTR de 2 aviones en Versión BRAVO el día 12 de Junio: Inicialmente los aviones estaban configurados en DELTA (con tanques de puntera) y luego de la eyección fallida de los mismos, por la urgencia de la situación, se propuso desde el CIC GAL un único perfil directo a FITZ ROY, la Orden Fragmentaria estipulaba una ruta con entrada por el N, la que era más segura; se intentó la única ruta posible, no obstante se regresó por falla de Doppler y Radar Altímetro sobre el mar (el numeral iba en un avión T-4 que no posee este equipamiento), formación de hielo en bombas de pilones, borde de ataque y cabina, lo que modificó la autonomía.

b) Otro problema significativo de autonomía de perfil se planteó en el ataque al Petrolero, donde hubo que hacer espera sobre el OM, produciéndose una falla en el transvase por pérdida en manguera del tanque ventral, por lo que un avión aterrizó con 500 Lbs. en MDP (Mínimo operativo 1.500 Lbs).

c) También otro problema se planteó con la OF N° 1316, en la que residuos de fibra de vidrio de los tanques de puntera produjeron el taponamiento de las bombas de combustible del tanque N° 3, que es el tanque que recibe el combustible de los tanques auxiliares (Ventral y de puntera) por lo que no es posible consumir el combustible de los mismos, debiendo un avión regresar sin atacar el OM. Los tanques se experimentaron durante las operaciones reales.

3. En general estos problemas se plantearon por la longitud de los tramos bajos en las penetraciones, para los que no hay tablas de consumo disponibles por debajo de 2.000´ y a más de 350 Kts. Se adjunta tabla de consumo vigente como Anexo - ALFA.

4. Los circuitos de ataque se realizaron en la mayoría de los casos sin visualizar el blanco, tanto en BTR como en Radar MLV, apoyados solo en Doppler y Radar - Altímetro equipamiento, el primero, que necesita ser resituado mediante la identificación visual de algún punto para su control. En cuanto al Radar Altímetro a partir de alturas menores de 200/300 piés, por diseño de lóbulo no es preciso a muy baja altura. El relieve del terreno determinó que al menos en dos oportunidades existiera riesgo de colisión.

5. Según se puede apreciar en el Anexo ALFA, el avión fué empleado más allá de sus capacidades normales a bajo nivel ya que las condiciones del ambiente operacional, esto es, las PAC nocturnas y misiles desembarcados en tierra, obligó a operar a 500/1.000´ y a 400/420 Kts. para el ataque y 450 Kts. para el escape sobre la zona de la cabeza de playa, DARWIN y GANSO VERDE luego del desembarco.

6. En cuanto a las navegaciones de penetración, las mismas se efectuaron a - bajo nivel - 500/800 piés - en formación nocturna, lo que obligó a anular luces de tanques de puntera y experimentar la colocación de luces especiales sobre los planos, apagar luces de sectores de los paneles interiores de la cabina y disminuir otras, debido a los reflejos que se producían por forma esférica de la cabina, El numeral formaba con sus luces de navegación apagadas, y recibió órdenes por el faro de Código Morse del guía.

78

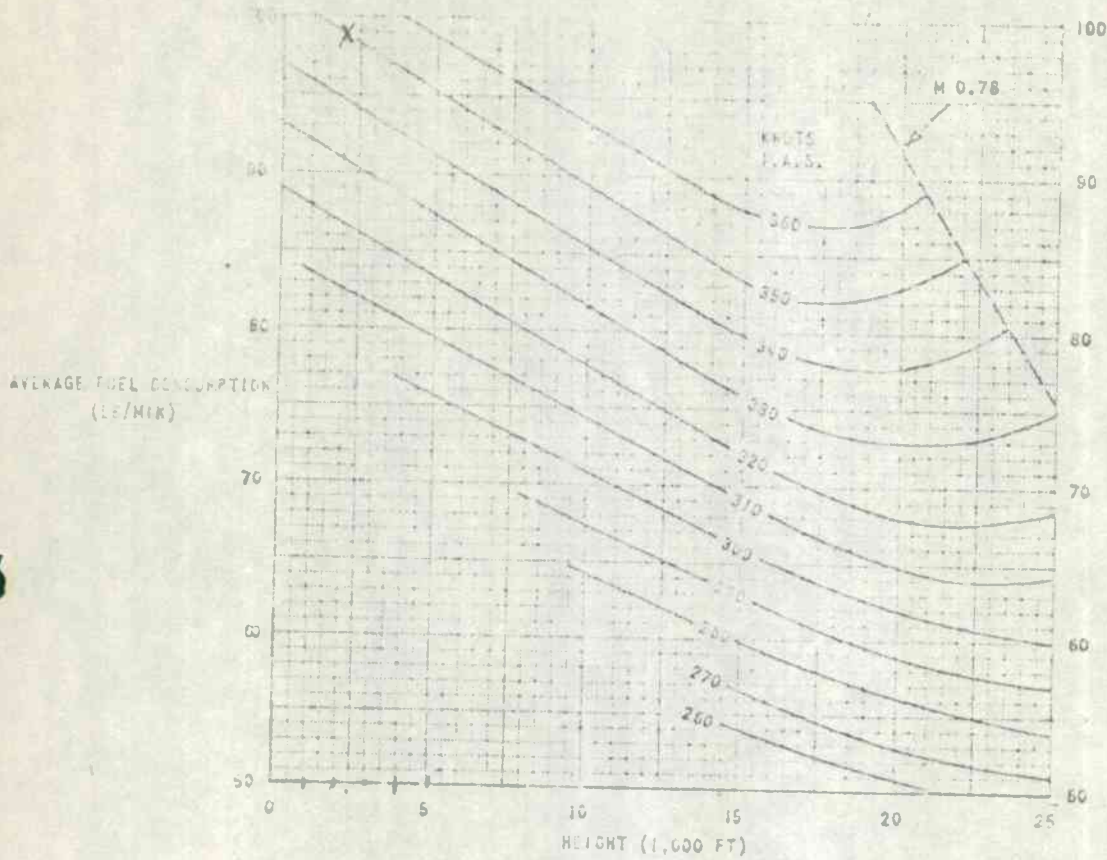
7. En la corrida final de ataque a 10 MN del blanco medidas por Doppler, el guía apagaba las luces y aumentaba su velocidad a 420 Kts.
Luego del lanzamiento en el punto de acuerdo a distancia y curso Doppler y alguna referencia visual con la que se apuntaba con el vértice superior del retículo de la mira fija, en noche clara, se efectuaba escape virando por tiempo a rumbos separados; los aviones se juntaban al ingresar en la cobertura del Radar GAL que los colocaba en final de ILS.

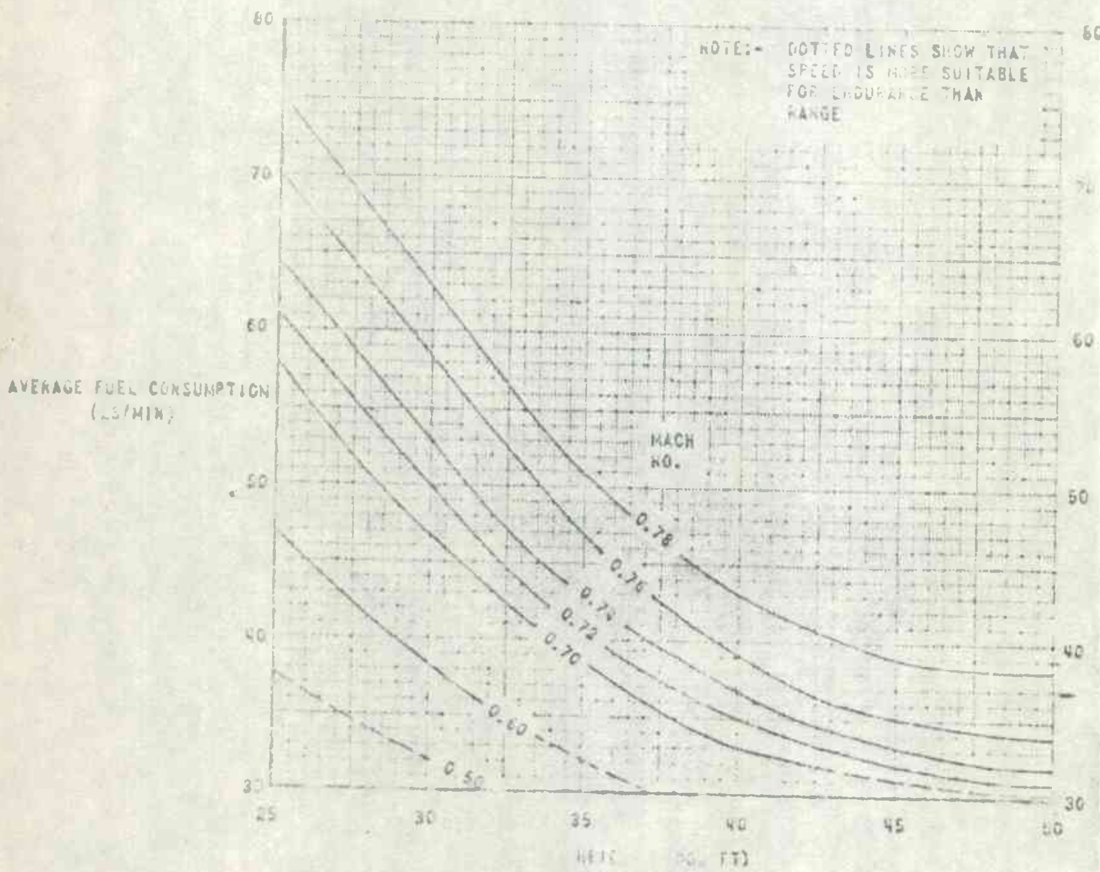
8. Las DIU no contemplan adiestramiento en formación nocturna para el Sistema MK-62, no obstante se realizaron prácticas al empezar a recibir este tipo de Ordenes Fragmentarias.

9. Una vez completado el despliegue a TRE antes y después del redespliegue a GRA para la salida a GEORGIAS, se modificaron y practicaron los perfiles probados para el Marco Regional, incrementando los tramos bajos y el vuelo bajo sobre el mar diurno, para medir consumos y conocimiento de las Islas. Antes del 1° de mayo se planteó la necesidad del redespliegue efectuándose por orden de la FAS todas las previsiones para el redespliegue al AD SCZ debido a que desde TRE con recuperación en GAL-GRA-SCZ-SJU y posterior traslado a TRE para cargar bombas, el sistema de armas no permitía más de un empleo diario, finalmente no se ordenó el redespliegue propuesto.

10. Una vez reiniciadas, el 26 de Mayo, las operaciones (ya que desde el 3 de mayo solo se cumplieron alertas en TRE y MDP para ataque a objetivos del tráfico marítimo), las Ordenes Fragmentarias recibidas imponían volar bajo durante tramos más largos. Se habían instalado Radares en 4 aviones, cuyo domo modificó el consumo y el compensado en vuelo bajo, y también se instalaron tanques de puntera más pesados y con pérdidas por deficiencias de sellado. Todo esto causó rendimientos muy diferentes en los aviones. Los perfiles elaborados con estas modificaciones fueron elevados a la FAS el día 6 de Junio.

79





QUICK PLANNING

B2 CLEAN

ORDEN FRAGMENTARIA

PRIMERO: Cantidad y tipo de aviones. Indicativo.	
SEGUNDO: Versión combustible. Configuración	
TERCERO: Descripción y ubicación del OM y OM de alternativa. (si corresponde)	
CUARTO: Tarea. Día y hora de ejecución. Día y hora límite.	
QUINTO: Ruta de ida.	
SEXTO: Ruta de regreso.	
SEPTIMO: Señalamiento propias Fuerzas.	
OCTAVO: Organos de control.	
NOVENO: Disposiciones Particulares.	
DECIMO: Punto de control de REV.	
DECIMO PRIMERO: Tipo de REV.	
DECIMO SEGUNDO: Hora de REV.	
DECIMO TERCERO: Punto de control de REV alternativa.	
DECIMO CUARTO: Hora de REV alternativa.	
DECIMO QUINTO: Altitud de REV.	
DECIMO SEXTO: Curso de REV.	
DECIMO SEPTIMO: Frecuencia de REV REV REV Alt.	
DECIMO OCTAVO: Indicativo avión tanque.	
DECIMO NOVENO: Combustible a REV - ELLA ESC	
VIGESIMO: Alternativa en caso de REV negativo.	
VIGESIMO PRIMERO: Control de ruta para tráfico aereo.	

81

FUERZA AEREA ARGENTINA — MENSAJE

Facilidad ...	AUTENTICAR ☐	Clasificación de Seguridad: S (C) R P — Circundar la que corresponda	Transmitir ☐ CLARO Recibido ☐	Nro. de Control
Canal ...	AUTENTICADO ☐			

Estación - es Llamada - s

Exceptuado - s ... Estación transmisora ...

NR 2394 ... Instr. de transmisión ...

PRECEDENCIA	GRUPO FECHA HORA	MES	AÑO	INSTRUCCIONES DEL MENSAJE
Z Flash – (O) Inmediato – P Prioridad – R Rutina. Circundar la que corresponda	06 1635	JUNIO	1982	Acusar Conformidad ☐ — Con Momento de Ejecución ☐

PROMOTOR CALOBJF

EJECUTIVO - S CRVOBJF (X)

INFORMATIVO - S

TRANSMITIDO

EXCEPTUADO

Grupos — BT

(X) CFAS

EFECTOS SER CONSIDERADOS EN EL PLANEAMIENTO AL ORDENARSE EJECUCION DE MISIONES A LOS SISTEMAS DE ARMAS OPERANDO DESDE ESTA. SOLICITO EN BASE A EXPERIENCIA RECOGIDA SEAN TENIDOS EN CUENTA LOS SIGUIENTES TIEMPOS QUE SE ESPECIFICAN ENTRE LA RECEPCION DE LA ORDEN FRAGMENTARIA Y EL DESPEGUE PARA DETERMINAR HORA SOBRE EL OBJETIVO: SISTEMA DE ARMAS A-4B y MK 62: COLOCARSE EL EQUIPAMIENTO 10 MINUTOS. PREPARACION DE NAVEGACION Y R.P.V. 01:00 HORAS. TRASLADO AL AVION PUESTA EN MARCHA Y RODAJE A CABECERA 30 MINUTOS PUNTO TOTAL DEL TIEMPO UTILIZADO DESDE ENTREGA DE ORDEN FRAGMENTARIA HASTA DESPEGUE 01:40 HORAS PUNTO SISTEMA DE ARMAS M-III INTERCEPCION: EL TIEMPO ORDENADO EN LA ALERTA, COBERTURA Y ATAQUE A TIERRA, SIMILAR

BT	Grupo Hora	INST. FINAL	AR
		CONTINUA AL DORSO...................	

	Inicial	Cód. Nro.	Fecha Hora
Entrado Central			
Recibido			
Transmitido			
Retransmitido			
Salido Central			
Recibido Destino			

CONOCIMIENTO

INSTRUCCIONES ESPECIALES

MENSAJE TIPO: DESDOBLADO ☐ CLADIREC ☐ Codirec ☐

METODO: RECEPCION ☐ DIFUSION ☐ INTERCEPTACION ☐

ACLARACIONES:

Referido al mens ... Sacar ... copias

Clasificado SI ☐ NO ☐ Pg. ... de ... Págs.

Firma — Código Nro. — Promotor o Autorizado — Redactor — Jefe Centro Comunicac.

AEREA ARGENTINA — MENSAJE

Facilidad	AUTENTICAR ☐	Clasificación de Seguridad: S (C) R P — Circundar la que corresponda	Transmitir ☐ CLARO Recibido ☐	Nro. de Control
Canal	AUTENTICADO ☐			

Estación - es Llamada - s

Exceptuado - s

NR 2341 Estación transmisora

Instr. de Transmisión

PROCEDENCIA	GRUPO FECHA HORA	MES	AÑO	INSTRUCCIONES DEL MENSAJE
Z Flash / (O) Inmediato / P Prioridad / R Rutina — Circundar la que corresponda	061635			Acusar Conformidad ☐ / Con Momento de Ejecución ☐

PROMOTOR

EJECUTIVO - S

INFORMATIVO - S

EXCEPTUADO ///

Grupos | BT

A SISTEMA DE ARMAS A-4B Y MK 62. CAMBIO DE CONFIGURACION Y VERSION SIMULTANEA DEMANDA 2 HORAS. NOTA: NO SE CONTABILIZA DEMORAS POR POSIBLES PROBLEMA DE TRAFICO AEREO (ATERRIZAJES DE ELLAS, AVIONES EN EMERGENCIA, ETC.). SE PARTE DE LA BASE DE QUE CADA AVION TIENE LOS CARROS DE ARMAMENTO CON DOS CONFIGURACIONES DIFERENTES CON SUS ESPOLETAS COLOCADAS. SE DEBE CONSIDERAR QUE NO HABRA MODIFICACION A LA ORDEN FRAGMENTARIA Y QUE ESTA FUE TRANSMITIDA COMPLETA EN EL MOMENTO DE SER CONFECCIONADA.

AC com. - 06/06

BT	Grupo Hora	INST. FINAL	K	AR

	Inicial	Cód	Nro.	Fecha Hora
Entrado Central				
Recibido				
Transmitido				
Retransmitido				
Salido Central				
Recibido Destino				

ACONOCIMIENTO

INSTRUCCIONES ESPECIALES

MENSAJE TIPO: DESDOBLADO ☐ CLADIREC ☐ Codirec ☐

METODO: RECEPCION ☐ DIFUSION ☐ INTERCEPTACION ☐

ACLARACIONES:

Referido al mens

Clasificado SI ☐ NO ☐

Sacar copias

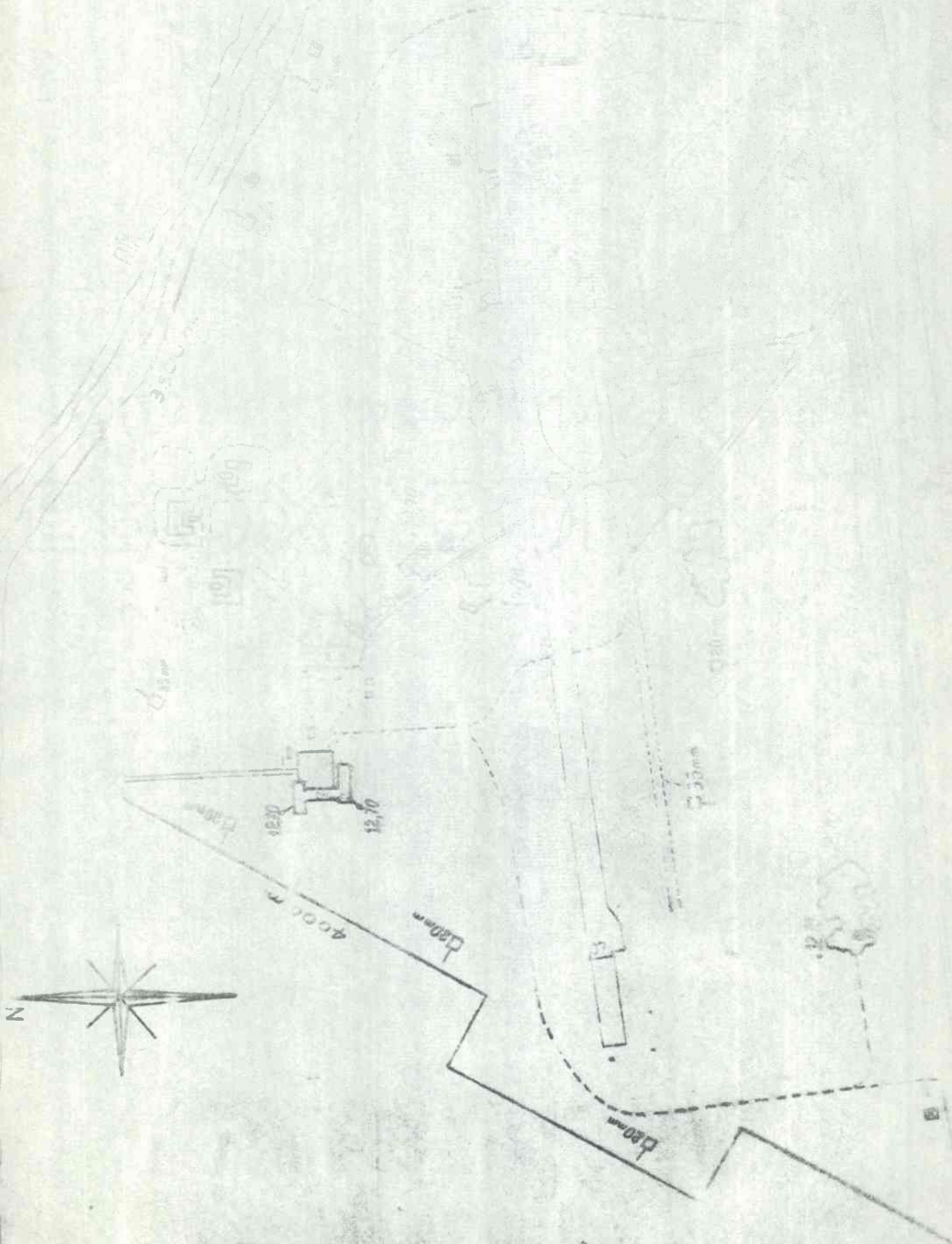
Pg. de Págs.

Promotor o Autorizado — Firma — Código Nro.

COMODORO NELSIS N. RODONI
JEFE BASE "RIO GALLEGOS"

Jefe Centro Comunicac.

82



XVI - EQUIPAMIENTO Y VESTUARIO DE TODO EL PERSONAL.

1. SISTEMA DE ARMAS MK-62:

Hasta el día 10 de junio la FAS había provisto DIEZ (10) trajes antiexposición de talles diversos, que eran usados por todos los tripulantes que debían entrar de alerta.

2. Posteriormente se enviaron QUINCE (15) talles grandes, de los que se pudieron adaptar solo CUATRO (4), por razones de mal estado de cuellos y puños resecados.

3. Los trajes tenían una etiqueta que se notaba recientemente cosida a máquina, en la que decía: FECHA DE FABRICACION 1980.

4. La dotación máxima disponible de CATORCE (14) trajes significó una // servidumbre ya que en tres oportunidades el Escuadrón estuvo desdoblado en 2 AA ED, con lo que no todos los Tripulantes tenían el traje antiexposición para su utilización.

5. El Escuadrón contó con un total de 15 Tripulaciones (Total: 30 hombres) (TRE-GAL o TRE-MDP).

6. Cuando se efectuaron los relevos de tripulaciones para operar desde GAL en los últimos tres días, no coincidían los talles, planteándose inconvenientes, que fueron solucionados mediante la transferencia por parte del Escuadrón M-V

XVII - PERSONAL, DEFICIENCIAS Y PROBLEMAS DEL AREA EN EL ASPECTO OPERATIVO.

1. SISTEMA DE ARMAS MK-62.

EXIGENCIAS IMPUESTAS POR EL TIPO DE OPERACIONES ORDENADAS:

Ante la necesidad de contribuir a las operaciones MLV, luego del desembarco, se dió factibilidad a la aproximación nocturna a baja altura y ataque al OM en BTR con apoyo de curso y distancia Doppler y Radar Altímetro, lo que significó un adiestramiento extra en TRE que se pudo cumplimentar solamente en el 30% de las Tripulaciones por no disponer de aviones, ya que se efectuaron permanentes cambios de Versión y Configuración para el doble rol de interdicción sobre el mar y los AOT en la Is.a

2. DEFICIENCIAS:

El personal de Tripulantes expertos arrojaba un factor 1,8 tripulaciones por avión lo que se considera aceptable.

3. PROBLEMAS DE PERSONAL EN EL ASPECTO OPERATIVO:

Se detectó una fuerte influencia en las tripulaciones de los hechos del 1° de mayo. En efecto, en las acciones de esa fecha, 2 Escuadrilla, en circunstancias en que descendían para alcanzar el punto bajo con 50 MN de margen con respecto del punto marcado en la OF 1111 y 1117, se encontraron en medio de buques enemigos que custodiaban a un Portaaviones, el avión guía fué atacado con misiles -/ que le produjeron averías en el plano derecho; la caza interceptora atacó a la / 2da. Ella. que descendió en la misma ruta y derribó al numeral 2. El blanco asignado eran barcazas de desembarco en Puerto Argentino y el armamento con que estaban configurados los aviones obligaba al lanzamiento a 350' de altura mínima, // por lo que se efectuó lanzamiento de CHAFF y maniobras evasivas.

4. Por otro lado, el día 3 de mayo se ordenó la OF 1325 en la que la tarea de los 2 aviones era penetrar hasta un punto próximo a la flota que se creía al N de Malvinas con el objeto de hacer despegar los CI embarcados para que sean atacados por A-4C y M-V de SJU; por razones de último momento la operación se suspen-/ dió y no se avisó a los dos aviones MK-62, pese a mantener enlace normal con el - Radar del CIC CRV.

5. Otro factor que influyó fué el hecho de que no existiera en la FAS un Oficial que conociera el sistema de armas con la profundidad suficiente como para dar factibilidad de un empleo determinado en una tarea desde el momento que se advertía la necesidad de ordenarlo a fin de evitar consultas previas y errores en /// cuando a perfiles de vuelo y autonomía en cada uno de ellos.

6. Desde el principio de las operaciones, incluso antes del 1° de Mayo, se propuso a la FAS un redespliegue a los efectos de evitar diversificar el apoyo en TRE y GAL, a lo que se sumó luego MDP.

7. Este problema generado por la operación en tres Aeródromos, en forma intermitente, sin disponer de avión carguero para mover el apoyo en cantidad de material y personal suficiente, originó múltiples inconvenientes a los Jefes de Ella. que desplegaban para cumplir Ordenes Fragmentarias.

7. Finalmente en los últimos días cuando se pasó a operar en la BAM GAL (Día 1102:30-JUN-82), se presentó un problema con un Tripulante que fué relevado del vuelo previsto y replegado a TRE.

2

SECRETO



M E M O R A N D U M

PARA INFORMACION DE
Comandante FUERZA
AEREA SUR

PRODUCIDO POR: Jefe
BAM COMODORO RIVADAVIA

Com Riv, 9 Ago 82

Asunto: Informe BAM COMODORO RIVADAVIA

Durante las operaciones del conflicto MALVINAS, la IX Brigada Aérea cumplió fundamentalmente tareas de apoyo operativo en distintas etapas diferenciadas fundamentalmente, por los efectivos y medios que se alojaron y la forma de empleo, a saber:

1º) Cabecera del puente aéreo para la operación inicial empleando medios provenientes de la I Brigada Aérea y Bajo control operacional de la IX Brigada Aérea y dependiendo la BAM directamente del CAE.

2º) Sede del Comando combinado de la FAS y CODAZS y alojamiento de unidades aéreas de combate y transporte que estaban bajo control operacional directo de dichos Comandos, como así también el CIC, dependiendo la BAM del CFAS.

3º) Funcionando como BAM, subordinada al Cdo de la FAS desplegado en la ciudad de COMODORO RIVADAVIA, pero manteniendo subunidades aéreas alojadas y el CIC con dependencia directa del Cdo FAS/CODAZS y Subunidades aéreas propias, bajo control operacional de la BAM.

A diferencia de otras BAM desplegadas en el Teatro de Operaciones, en ninguna de estas situaciones las orgánicas adoptadas y las funciones respondieron a las previsiones contempladas en los planes de campaña elaborados para el Marco Regional, por lo que las mismas y las actividades desarrolladas fueron producto de un Proceso de improvisación que llevó progresivamente en su fase final a la relación de dependencia, orgánica y funciones mas semejantes a las que habían sido contempladas en el planeamiento; aúnque siempre con las unidades alojadas que mantenían dependencia operativa directa del Condo.

En consecuencia, el encaminamiento de Ordenes Fragmentarias y el control de las operaciones era disímil según la unidad aérea que cumplimentara las mismas, aún cuando se tratara de materiales similares (F-27, G-II, etc), debiendo estructurar cada Escuadrón Aéreo alojado su órgano operaciones.

A continuación se exponen por áreas de actividades, una síntesis de lo actuado, deficiencias detectadas y sugerencias para su corrección:

SECRETO

Subunidad Aérea de la BAM:

La organización y la relación de dependencia aplicada fueron las mismas que tiene la IX Brigada Aérea en tiempo de paz, con el agregado de:

- Centro Coordinador de Búsqueda y Rescate CRV.
- Control operacional sobre un avión de transporte (F-27) de la I Brigada Aérea previsto para traslado del EM Cdo FAS.
- Control operacional sobre un avión sanitario (Merlin IV) de la VII Brigada Aérea.

Las órdenes se recibieron directamente de las Secciones Operativas del EM del CFAS, sin intervención del Departamento Operaciones de la BAM CRV.

Se sugiere que todas las unidades dependientes del CFAS operando en este aerodromo, lo hagan a través del Departamento Operaciones de la Base, quedando el cumplimiento de las tareas ordenadas a cargo de los Escuadrones Aéreos o Terrestres.

De esta manera, se podrán realizar las tareas bajo un mando unificado y utilizando los medios más apropiados para el cumplimiento de las órdenes fragmentarias (caso del Grupo GERA y del Escuadrón FENIX).

Esto implica que la BAM CRV dispondría del Comando Operacional de todas las unidades que desplieguen a este aeródromo, como sucede con otras unidades semejantes (BAM GAL), independientemente de que el Comando Aéreo del Teatro de Operaciones se encuentre a escasos kilómetros de la BAM.

En caso contrario, la BAM CRV será Base de Apoyo Logístico para el personal y mayerial desplegado, y solo operarán sus aviones de dotación como un Escuadron Aéreo también dependiente del CFAS, lo que significa una omisión funcional del Jefe de Base y su Departamento Operaciones.

Búsqueda y Salvamento:

Una vez iniciadas las operaciones se recibió la orden de conformar un Centro Coordinador de Búsqueda y Rescate, con el personal y material disponible en la BAM CRV y RASU.

En ese momento, las deficiencias mas importantes eran:

1º) Personal: Pilotos de Bell 212, para mantener alerta permanente.
Pararescates para todos los aviones de alerta.
Operadores de grua e izado, para un Bell 212.
Auxiliares de Búsqueda y Rescate para mantener una Mesa de Información y Control de Operaciones ByS y personal afectado a las alertas.

2º) Material: Medios aéreos específicos para rescate en el mar.
Equipamiento personal adecuado para las tripulaciones en vuelo sobre mar (chalecos salvavidas y trajes antiexposición).

SECRETO



Equipos de comunicaciones terrestres portátiles para las tripulaciones de alerta.
Cartografía y material de búsqueda.
Equipos de supervivencia en el mar y balsas.
Equipamiento de búsqueda propios en las aeronaves (hoyming, radar de búsqueda, etc).
Equipamiento personal de búsqueda (anteojos).
Equipos personal de pararescate para trabajo en el agua.

3º) Adiestramiento: Nadie poseía conocimiento ni adiestramiento adecuados para la tarea asignada, con excepción de algunos de los pararescate posteriormente asignados de las Brigadas Aéreas I y VII.

La Búsqueda en el mar, la mas probable en este conflicto en relación a las operaciones efectuadas, es muy difícil de realizar, si no se cuenta con medios adecuados para la misma.

Las deficiencias iniciales fueron subsanadas con las medidas apropiadas, quedando como remanente al final de las operaciones:

- Medios aéreos de rescate en el mar.
- Provisión de trajes antiexposición para las tripulaciones.
- Equipamiento de búsqueda en las aeronaves.
- Equipos personales de pararescate para trabajo en el agua.

Con respecto a esta tareas, muy específica, se sugiere la formación de un Centro único de formación de tripulaciones de Búsqueda y Rescate, que cuente con los medios necesarios para ser desplegados en los lugares que se considere necesarios en el inicio de las operaciones.

Esta Subunidad, servirá para que la SOB y S pueda disponer de los medios básicos (personal y material) para, con el agregado de los medios convocados y requeridos, formar los Subcentros que se estime necesarios, bien equipados y con posibilidades de extender el adiestramiento del personal mas avanzado sobre los que se agreguen sin, o con poca experiencia.

Operaciones de transporte:

Durante las operaciones se continuaron realizando vuelos de LADE con servicios especiales, y se cumplimentaron las órdenes recibidas de la SCTA, realizándose el total de horas de vuelo y misiones que se detallan en el Anexo ALFA, por tipo de aeronave.

Operaciones de Reconocimiento sobre el mar:

Se puso a disposición del Grupo de Exploración y Reconocimiento aéreo, diariamente, un avión F-27, un DHC-6 y dos IA-58, que cumplían misiones de 0330, 0315 y 0130 horas respectivamente, en el area focal COM RIVADAVIA (Golfo de SAN JORGE).

Operaciones Especiales:

Se realizaron dos misiones de rescate de personal de tripulantes eyectados a la Isla de BORBON (Gran MALVINA) y una de Búsqueda y Rescate del buque ARA Alférez SOBRAL.
En cada una de estas operaciones especiales se elevó un informe al EM CFAS.

SECRETO

Seguridad y Defensa

Situación - Consideraciones generales: De la evaluación de las capacidades del enemigo, surgio la necesidad de reforzar el servicio de seguridad sobre objetivos claves y establecer un sistema de defensa en los 360º, terrestre y antiaéreo, que permitiera repeler todo intento de sabotaje, golpes de mano, ataque terrestre por grupos comandos, ataques helitransportados y ataques aéreos.
Los medios disponibles en la unidad y los que en forma progresiva se fueron agregando durante el período de operaciones permitió establecer un cordón defensivo perimetral, integrando un sistema de armas terrestres compuesto por: efectivos terrestres de la Br Ae IX, efectivos terrestres de la Br Ae VII, elementos de artillería antiaérea de la Br Ae IX y BAM MDP, una batería misilística Roland del Ejército, una Ca de Tropas del Ejército, elementos explosivos de la CNIE y explosivos de la PAN.
La disponibilidad de tales medios exigió su adecuada coordinación, el ordenamiento de las tareas específicas de cada sistema, su permanente apoyo logístico y las prácticas o ejercicios simulados, que permitiera optimizar su empleo en la defensa de los objetivos materiales existentes en la IX Brigada Aérea, observando estrictas medidas de seguridad tendientes a evitar batir propia tropa.
A modo de antecedente se considera conveniente enunciar algunas de las tareas llevadas a cabo por la defensa, incrementar su efectividad:

1º) Minado perimetral sobre las posibles vías de aproximación.

2º) Colocación de alambradas rastreras en zonas de aproximación.

3º) Colocación de alambradas en puestos de control.

4º) Cierre de accesos.

5º) Colocación de globos cautivos para defensa aérea (experimental).

6º) Construcción de refugios subterráneos y puestos de guardias subterráneos (eliminando la carpa) rodeados de pozos de zorro para centinelas.

7º) Instalación de un Puesto de Comando de campaña dispuesto en el terreno con un sistema integrado de comunicaciones, alámbricas e inalámbricas y su comunicación con el puesto de comando de la unidad.

8º) Instalación de polvorines de campaña en la retaguardia de los puestos principales de defensa, utilizados para el almacenamiento de munición, agua, y racionamiento para 3 (TRES) días de combate, además de botiquín de primeros auxilios.

9º) Construcción de un camino de ripio que al unir los puestos de seguridad y defensa, facilito el abastecimiento y el movimiento de los efectivos empleados.

SECRETO

6

10º) Organización de la evacuación de las instalaciones a los refugios antipersonales para el caso de ataque aéreo.

11º) Ejecución de patrullajes diurnos y nocturnos en el interior y exterior de la Brigada.

12º) Administración y correcto empleo de los vehículos que en número de 10 (DIEZ) fueron afectados en forma permanente a la seguridad y defensa.

13º) Constitución de 3 (TRES) retenes, 2 (DOS) en vehículos y 1 (UNO) en tierra (40 hombres c/u) ubicados en posiciones de asiento de cambio previstos.

14º) Instrucción permanente del personal afectado.

15º) Prácticas defensivas periódicas, diurnas y nocturnas.

16º) Ejecución de tiro nocturno con munición de guerra.

17º) Control del cumplimiento del toque de queda.

Deficiencias:

Si bien el sistema de seguridad y defensa establecido en la unidad, permitió mantener el control que su tarea involucra, en caso de haberse producido un ataque real, su efectividad habría sido afectada por las siguientes deficiencias que se aprecian como evidentes:

Personal:

1º) El personal militar superior y subalterno afectado a la tarea de seguridad y defensa, sin los conocimientos adecuados, algunos de ellos del cuerpo profesional, sin la jerarquía adecuada y/o con falta de idoneidad.

2º) Personal militar superior asignado al Escuadrón de Tropas, que por tener que cumplir actividad de vuelo estaba obrigado a limitar su accionar en la actividad de seguridad y defensa.

3º) Carencia de por lo menos una compañía de defensa.

4º) Los saldados cumplieron su tarea satisfactoriamente, pero es necesario remarcar:

a) Ausencia lógica de profesionalismo (cumple obligatoriamente con el servicio militar).

b) Su corta edad (18 años) ha influído su inmadurez. Se ha puesto en evidencia en relación a la responsabilidad por la tarea a cumplir.

c) Falta de adiestramiento, necesario para trabajar en conjunto como arma y falta de entrenamiento con su arma de dotación.

5º) Afectación de efectivos previstos para la seguridad y defensa de la unidad, a la seguridad y defensa del Comando FAS.

6º) Afectación de efectivos previstos para la seguridad y defensa de la unidad, a la operación MALVINAS.

7º) El personal de Ejército afectado permitió solamente incrementar el sistema de patrullas y retenes, no así el establecimiento de la efectiva defensa del aeródromo en los 360º a partir de los 1.500 mts. Ello se debió a:

a) Insuficiente cantidad de efectivos, que varió permanentemente, no llegando a sobrepasar los 80 hombres (oficiales, suboficiales y soldados).

b) Los efectivos fueron cambiados, vale decir que los asignados lo eran en forma transitoria hasta tanto le fuera determinado el lugar de despliegue definitivo en la zona patagónica o en las Islas Malvinas.

c) Por lo expuesto en a) y b) las coordinaciones efectuadas con una unidad de Ejército, determinada, quedaban sin efecto entre las 24 y 48 horas.

d) Los efectivos asignados no fueron autosuficientes, lo que daba lugar a servidumbre de tipo logístico (carpas, racionamiento, comunicaciones, combustible, etc), tarea esta que incrementaba las de por sí existentes para el Escuadron Tropas.

d) Limitaciones para su emplazamiento en el terreno por ejemplo: En una oportunidad se asignaron soldados paracaidistas, al decir de su Jefe, era conveniente no desplegarlos en posiciones de defensa, ya que debían estar en aptitud de saltar en cualquier momento.

f) Diferencia de operación de los medios y forma de conducirse en el terreno durante horas nocturnas, lo que obligó a una permanente instrucción durante las operaciones realizadas, con la celeridad con que debían cumplirse ciertas tareas ordenadas conforme a la oportunidad.

g) Si bien llegó a instalarse una batería antiaérea Roland con su correspondiente radar, la misma permaneció fuera de servicio, por falta de repuestos y terminó siendo replegada.

Material:

1º) Afectación de parte del armamento de dotación, especialmente MAG - FAA y FAL, a las Islas MALVINAS.

2º) Carencia de anteojos binoculares para visión nocturna.

3º) Carencia de sistemas o equipos de detección de personas, que optimicen un sistema de seguridad y defensa.

4º) Carencia de vehículos tecnicamente adecuados para la seguridad y defensa, conforme al tipo de terreno por el que debían circular.

Infraestructura:

1º) Carencia de un 80% de alambrada perimetral en la unidad.

2º) Puestos fijos del servicio de seguridad con instalaciones sumamente precarias, insuficientes en cantidad y

SECRETO

mal ubicadas por haberse aprovechado instalaciones en desuso

3º) Insuficientes cantidad de garitas, para el soldado centinela.

4º) Puertas de acceso no diseñados debidamente que impiden un control funcional y efectivo.

5º) Carencia de un tablero de control centralizado para comandar la iluminación de toda la unidad.

Proposiciones:

La Experiencia real vivida durante las operaciones realizadas desde la IX Brigada Aérea, indica la necesidad ineludible e impostergable que la Fuerza Aérea debe pensar, estudiar, estructurar y programar la ejecución a breve plazo de un Plan destinado a proteger en forma efectiva y autosuficiente los medios aéreos, técnicos y logísticos alojados en forma permanente o transitoria en sus Brigadas y Bases Aéreas.

El Plan de referencia debe reunir como características fundamentales:

1º) Ser estable en el tiempo.

2º) Acompañar los adelantos técnicos en lo que a material y capacitación del personal afectado se refiere.

3º) Estar acorde con el material aéreo, técnico y logístico a proteger.

La concreción de dicho plan en forma prioritaria permitiría la utilización más racional de los medios y la disminución de los tiempos para el pasaje de la unidad a situación de guerra, con la consiguiente eliminación de la improvisación y situaciones psicologicas preocupantes que se observó en el personal que de una u otra forma debió operar los medios asignados.

Lo expresado involucra en lo inmediato, reveer los planes existentes en materia de seguridad y defensa, procurando introducir las modificaciones y/o actualizaciones posibles, Por ello teniendo en cuenta las deficiencias registradas en el presente informe se hacen las sugerencias siguientes:

1º) Asignación de personal militar superior y subalterno idóneo, para cubrir los diferentes cargos del Escuadrón de Tropas y en cantidad suficiente, para cumplir con efectividad la la misión de seguridad y defensa de la unidad, con perjuicio de toda otra tarea.

2º) Asignación de por lo menos una compañía de defensa completa a 127 hombres con material adecuado para cumplir con su misión asignada.

3º) Volver a incorporar al servicio militar obligatorio a ciudadanos con edad mínima de 20 años.

4º) Estudiar y evaluar la conveniencia de mantener soldados en la Fuerza Aérea para suplir carencias de especialidades

(servicios) y cumplir tareas de seguridad y defensa en las Brigadas y Bases Aéreas. Ello involucra reorientar tareas actualmente asignadas a lo menos a otro personal y con diferentes medios.

5º) Prever la asignación de una sección a 3 oficiales, 6 suboficiales y 30 soldados, para tareas de seguridad, defensa y servicios del Comando de la FAS, independientes o no incluídos dentro de los efectivos asignados a la IX Brigada Aérea para su seguridad y defensa.

6º) Previsión de reemplazo inmediato, de efectivos desplegados de la IX Brigada Aérea, a otros teatros de operaciones, a fin de no disminuir su seguridad y defensa, conforme a a situación de inteligencia y órdenes impartidas de reforzar dichos servicios ante porbabilidades de ciertos tipos de ataques enemigos.

7º) Ser autosuficientes en materia de seguridad y defensa, lo que significa no requerir a otra Fuerza, protección o colaboración para cumplir con eficiencia tal tarea. Ello se desprende de las observaciones apuntadas en el presente informe.

8º) Actualización de la situación de armamento y equipos de combate adecuados conforme a los últimos adelantos técnicos como dotación para el personal de seguridad y defensa.

9º) Asignación de vehículos tecnicamente aptos para el desplazamiento de tropas conforme a la misión a cumplir y al terreno en que se debe actuar.

10º) Instalación de alambradas perimetrales, que circunde perimetralmente a la Unidad, preferentemente dobles y electrificadas.

11º) Construcción de caminos perimetrales.

12º) Construcción de instalaciones fijas para puestos de guardia y control de accesos adecuados a la tarea a cumplir.

13º) Adquisición de garitas de centinelas, que permitan su fácil emplazamiento en el lugar que se requiera o fuese necesario.

14º) Asignación de medios de comunicaciones efectivos, alámbricos e inalámbricos, para su utilización permanente, la asignación de personal especializado y material de repuestos necesarios que asegure su mantenimiento.

15º) Instalación de un sistema de detección y control perimetral de la unidad y/o por zonas críticas (radar, circuito de televisión cerrado).

16º) Completamiento de las instalaciones de alojamiento para el personal y medios materiales afectados a la seguridad y defensa terrestre.

SECRETO



17º) Erradicar y prohibir la construcción de viviendas y/o asentamiento de moradores particulares en un radio de 2 Km a partir del límite perimetral de la unidad. Esto es conforme a posibilidades actuales.

18º) El equipo de combate zona fría requiere que sea confeccionado con tela impermeable y mas fina, lo que lo hará mas efectivo y limitará menos los movimientos del hombre.

19º) En la provisión de equipos de combate debe tenerse en cuenta la zona en la que se usará, por lo due deberá o no, ser mimetizado, blanco, verde, etc.

SECRETO



Artillería Antiaérea:

En la IX Brigada Aérea fueron instaladas 6 (Seis) piezas de AAa, cañones de 20 mm RH-202 y un Radar ELTA, que integraron el Sistema de seguridad y defensa de la unidad.

Deficiencias:

1º) Insuficientes medios en cantidad y calidad.

2º) El personal que operó las piezas, en parte, no era especialista en AAa, se utilizó personal militar subalterno de la Banda de Música y Guerra, el que denotó problemas de falta de adaptación a los medios y a las circunstancias.

3º) Las comunicaciones entre el Jefe de Ba, la Pz de AAa, el radar móvil (G2VYCA) y el CIC, fueron insuficientes. Se utilizaron solamente los equipos HT y HC, los que por su desgaste anterior y servidumbre de recarga de baterías, no aseguraron la permanente y eficaz comunicación.

4º) La carencia de un vehículo tractor que debe ser dotación permanente de una batería, para sus movimientos, emplazamientos, etc., creó dificultades al asignarsele en forma transitoria una unidad tractora no prevista.

5º) Carencia de armas largas para la defensa cercana de una pieza de artillería.

Proposiciones:

Teniendo en cuenta las enseñanzas recogidas durante la ejecución de las operaciones y no obstante no haber entrado en acción, se hacen las siguientes sugerencias:

1º) Asignar a las baterías antiaéreas el personal militar superior y subalterno con su especialidad adquirida y perteneciente al Cuerpo de Apoyo Operativo y Técnico.

2º) Dotar a las baterías antiaéreas de sistemas de comunicaciones, que aseguren la operación de las mismas con el Puesto Comando - Jefe de Batería - Radares - Piezas de AAa y CIC, siendo conveniente la existencia de un sistema de alternativa. Debe ser de mediano alcance (tipo MOCOM) y trabajar frecuencias distintas a otros sistemas en operación dentro de la unidad.

3º) La doctrina de empleo y a efectos de brindar una defensa antiaérea mínima eficaz, para el caso de la IX Brigada Aérea debe incrementarse en 3 (Tres) piezas la actual dotación, lo que haría un total de 9 (nueve) piezas RH-202.

4º) Debe completarse o complementarse la dotación de piezas calibre 20 mm con un sistema de armas de mediano alcance (4000 a 6000 mts) que podría ser material de 35 mm o misiles tipo Roland o Sistema misilístico tipo SAM 7 o similar de largo alcance.

SECRETO



5º) Dotar al personal de AAa con anteojos binoculares para visión nocturna, con lo que ademas de asegurarse la protección terrestre de la pieza, se incrementa su capacidad para operación nocturna.

6º) Asignar a la batería antiaérea de la unidad de 1 (UN) tractor liviano para el traslado de las piezas y un camión liviano para cumplir tareas de abastecedor.

SECRETO

Sanidad:

Si bien es cierto que en las instalaciones de la IX Brigada Aérea se contó con el hospital reubicable, el Escuadrón Sanidad de la unidad cumplió con su tareas asignada con 5 (CINCO) médicos, 1 (UN) bioquímico, 2 (DOS) odontólogos, 7 (SIETE) enfermeros y 4 (CUATRO) camilleros.

En ese sentido las actividades que se cumplieron, entre otras fueron las siguientes:

1º) Constitución de tripulaciones aeromédicas paras los aviones C-130.

2º) Integrar con un enfermero y un camillero, la dotación de la unidad que operó en las Islas Malvinas.

3º) Constitución diaria de tripulaciones para ambulancias con médicos, enfermeros, camilleros y conductor.

4º) Integrar las tripulaciones con médico y enfermero para las operaciones de Búsqueda y Salvamento.

5º) Participar en el reconocimiento de cadáveres del Ejército y Fuerza Aérea.

6º) Efectuar el reconocimiento médico al personal convocado.

7º) Confeccionar apósitos estériles, equipar botiquines y proveer alcaloides a las BAM MLV, SJU, PUERTO DESEADO y CFAS.

Deficiencias:

Durante las operaciones pudieron detectarse las siguientes deficiencias:

1º) Insuficiente espacio físico e intalaciones para la tarea asistencial, debido a que se tuvieron que usar numerosas dependencias del Escuadrón para alojar personal desplegado.

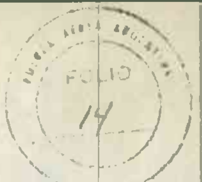
2º) Deficiente equipamiento del Personal afectado a tareas de búsqueda y rescate y tripulación de evacuación aeromédica. No se contó con trajes antiexposición, buzos, camperas y zapatos de vuelo, guantes para zona fría, salvavidas y elementos de señalización adecuado.

3º) Dificultad en la localización de náufragos por no contar el personal que opera en el mar con elementos de señalización adecuados.

Sugerencias:

Se efectuan las sugerencias siguientes:

1º) El emplazamiento del hospital reubicable absorvió buena parte de la asistencia médica practicada durante las operaciones, por lo que de no haber existido, la cantidad de médicos, enfermeros y camilleros de dotación del Escuadrón Sanidad debía indefectiblemente haber sido incrementada practicamente al doble como mínimo.



Igualmente en lo que a número de ambulancias se refiere como mínimo elevado a 6 (SEIS) de 4 (CUATRO) camillas cada una.

2º) Las instalaciones del Escuadrón Sanidad no deben ser utilizadas como alojamiento de personal desplegados.

3º) Equipar al personal del Escuadrón Sanidad con buzos, camperas y calzado de vuelo, guantes para zona fría, trajes antiexposición, salvavidas, elementos de señalización y supervivencia adecuados para realizar operaciones de ByR sobre el mar y sobre el continente.

4º) Recomendar que el personal que realice operaciones sobre el mar, tenga el equipo de supervivencia adecuado a tal fin.

SECRETO

Servicio de Transporte:

El servicio de transporte de la IX Brigada Aérea satisfizo todos los requerimientos efectuados durante el período de operaciones por el CFAS, CAT, Escuadrón Técnico de las VI y VIII Br Ae, propios de la Unidad y de otros organismos de la Fuerza que en forma transitoria hicieron escala en la misma.

Los mencionados requerimientos fueron satisfechos mediante la utilización de medios propios de la Unidad y de otros cedidos en colaboración y/o contratados pertenecientes a YPF y Empresas de Transportes civiles de la zona.

Deficiencias:

No se originaron problemas de transporte, ya que el apoyo suministrado por las empresas locales fué excelente.
Sin embargo conviene destacar las siguientes deficiencias:

1º) Instalaciones precarias e insuficientes para el personal y material vehicular del servicio de transporte.

2º) Material de transporte con mantenimiento precario por falta de personal especializado y en cantidad suficiente.

3º) Flota de transporte constituída por varias marcas (MB - Ford - Fiat - Dodge - Ika - Rastrojeros - etc), lo que dificulta su mantenimiento.

Proposiciones:

Si bien los requerimientos fueron satisfechos en oportunidad, cantidad y calidad es necesario sugerir:

1º) La asignación de una camioneta rural Ford Falcon más, con lo cual la dotación se elevaría a 2 (Dos).

2º) La asignación de 2 (Dos) camionetas carrozadas Ford F-100 para 9 pasajeros, destinadas al traslado de tripulaciones, con los cuales la dotación se elevaría a 3 (Tres).

3º) Asignación de 2 (Dos) camiones tipo furgón o con caja totalmente cubierta, para traslado interno de cargas livianas o para efectuar compras en la ciudad de COM RIVADAVIA.

4º) Construcción de la infraestructura adecuada para un servicio de transporte - Su taller de automotores - Estación de Servicio y oficinas.

5º) Unificación en lo que marcas se refiere de la flota automotor.

6º) Asignación de personal especializado en cantidad y calidad adecuado.

SERVICIO CONTRAINCENDIO

El Servicio Contraincendio de la IX Brigada Aérea apoyó la realización de las operaciones aéreas con medios propios y de la RASU (Personal y material) y medios provenientes de YPF (1 camión autobomba) y Bomberos Voluntarios de COM RIVADAVIA (1 Autobomba con personal de dotación).

Deficiencias:

No obstante no haberse registrado intervención alguna cabe mencionar las siguientes deficiencias:

1º) Dotación insuficiente de vehículos autobombas. Actualmente la unidad cuenta con: Una autobomba pesado MB tipo LA 1114/42 Modelo 1977.
Camioneta autobomba Dodge DW-200 Modelo 1978 perteneciente a la RASU, las que en caso de realizar operaciones aéreas como las ejecutadas recientemente deben desplegar a lugares distantes entre sí, dentro del perímetro de la unidad (refugios, polvorines, plataforma hangar, plataforma comercial).

2º) Infraestructura inadecuada e insuficiente para alojar al personal y material contraincendio, lo que atenta seriamente contra la efectividad de dicho servicio. Personal incomodamente alojado y material expuesto al rigor de la climatología zonal.

3º) Necesidad de requerir colaboración a empresas o cooperativas extrainstitucionales.

4º) Instalaciones fijas (red de hidrantes) con novedades que dificultan su operación (falta de mangueras con conexiones adecuadas).

5º) La colocación de tambores de 200 litros con agua, próximos a las instalaciones para apagar incendio, no dió resultados, pues dadas las bajas temperaturas se congeló, no llegando a descongelarse.

Proposiciones:

Se efectúan las siguientes proposiciones o sugerencias:

1º) Asignar al Servicio Contraincendio de la IX Brigada Aérea 2 (Dos) autobombas, una de ellas del tipo pesado de penetración y el otro liviano de penetración.

2º) Construcción a la brevedad de la Infraestructura adecuada para alojar el personal y material del Servicio Contraincendio.

3º) Solucionar las novedades de la red de hidrantes de la unidad, efectuando los requerimientos correspondientes ante los organismos encargados de su provisión.

SECRETO



Sub-Unidad Técnica

Ademas de cumplir con las tareas normales el Grupo Técnico 9 debió colaborar en forma directa en apoyo de las operaciones que se desarrollaron con motivo del Conflicto Austral, a partir del 2 de Abril del corriente año.

Este apoyo se materializó en diferentes formas no sólo con el apoyo técnico a las aeronaves de otras unidades, de Ejército, Armada y Civiles, sino que además se colaboró con otras dependencias de la Brigada, mediante medios técnicos y personal y también se hizo lo mismo con el Comando de la FAS.

Entre las tareas mas importantes se pueden detallar las siguientes:

1º) Mimetizado completo de 12 aviones IA-58 y 2 Helicópteros Chinock.

2º) Moficiación del DHC-6 T-82 para aumentar su autonomía de vuelo (lo que permitió posteriormente el rescate de tripulaciones en Malvinas).

3º) Pintado de la señal distintiva de todos los aviones de la FAS.

4º) Apoyo técnico para traslado de doce helicópteros de Ejercito a Malvinas.

5º) Envío de personal a Malvinas, para el mimetizado de aeronaves.

6º) Envío de personal de armeros para la operación de artillería antiaérea misilística.

7º) Se destacó el 50% del personal para cubrir puestos en servicios de seguridad, Contraincendio, Terminal Aérea de Cargas, Comando de la FAS y Artillería Antiaérea.

8º) Envío de personal técnico para la investigación del accidente del avión Fokker F-28 TC-53 en Malvinas.

9º) Recepción, carga y traslado de oxígeno líquido para los aviones de la FAS.

10º) Apoyo técnico para modificación de bombas de 500 Lbs de la FAS.

Deficiencias:

Si bien los medios con que cuenta el Grupo Técnico 9, le permitieron afrontar los requerimientos de las operaciones, es necesario señalar las deficiencias más importantes:

1º) Tamaño reducido de las plataformas frente a los hangares lo que no permitió el fácil estacionamiento de aviones de combate en transito o en mantenimiento.

SECRETO



2º) Capacidad reducida del Escuadrón Talleres para atender los requerimientos de modificaciones de armamento aéreo, reparaciones de aviones y equipamiento terrestre.

3º) No se disponía de equipo de aire de alta presión para los aviones M-III y M-V, Esto será solucionado con la instalación de un equipo Atlas Copco actualmente en ejecución.

SECRETO

FOLIO 19

Terminal Aérea de Cargas

Personal: Al iniciarse las operaciones la Terminal Aérea se implementó como ECTA, contando con su dotación normal, 1 Oficial Subalterno como Jefe, 2 Suboficiales Subalternos (1 de ellos cumplía tareas como tripulante de abordo) y 4 soldados. La intensidad del tráfico de aviones y el volumen de carga que debía desembarcarse y reembarcarse hacia las Islas, superó en un brevísimo tiempo, la capacidad del personal. Este debió ser reforzado con:

1 Oficial Subalterno de la Br Ae IX, como Auxiliar.
1 Suboficial Mayor de la Br Ae VI, como Encargado.
2 Suboficiales de la Br Ae V.
4 Suboficiales Subalternos de la Br Ae IX.
10 Soldados de la Br Ae IX.
10 Soldados de la Br Ae V.

Este refuerzo de personal permitió implementar 3 turnos de trabajo, para operar el sistema de carga las 24 horas.

Deficiencias: Pese al entusiasmo y la dedicación puesta de manifiesto por todo el personal, el cual se adaptó rapidamente al tipo de tarea impuesta por las circunstancias, deben destacarse las siguientes deficiencias:

1º) El personal no poseía experiencia suficiente para el manejo del gran volumen de carga que se despachaba y/o recibía por día, esto, sumado a la variedad de tipos de aviones que operaban y que imponía la necesidad de personal experto para la preparación de las cargas con la anticipación necesaria para la agilización de la operación.

2º) No se contó con personal especialista en mantenimiento y reparación de los medios técnicos (FMC-SAMPIMOVIL-CLARK, etc) ocasionando demoras por su prolongado tiempo fuera de servicio, hasta tanto llegara personal técnico

Sugerencias: A los efectos de lograr una optimización progresiva acorde con el volumen y diversidad de cargas que operaciones similares pueden demandar en el futuro se sugiere:

1º) Mantener actualizado equipos de trabajo (para distintos tipos de carga y aviones) con personal de distintas unidades, destinando los mismos a las Terminales Aéreas del Teatro de Operaciones.

2º) Destinar personal para el mantenimiento y reparación de los vehículos técnicos que equipan la Terminal Aérea.

Material: Se contó con el siguiente material rodante:

1 Autoelevadora Sampimóvil.
1 Autoelevadora FMC.
1 Autoelevadora CLARK.
3 Dolly.

SECRETO

Esta dotación fue incrementada con el siguiente material:

- 1 Sampimóvil
- 1 Autoelevadora TEREK
- 4 Dolly

Deficiencias: Los autoelevadores samimóvil permanecieron f/s durante gran parte de las operaciones. No reviste gran utilidad por ser un vehículo de poca capacidad de carga. Solamente se puede utilizar sobre plataformas de cemento o bien compactadas, de lo contrario es imposible su operación por la facilidad con que queda atascada. Contar con motor gasolero y teniendo en cuenta las bajas temperaturas reinantes, su puesta en marcha era dificultosa.

La autoelevadora CLARK, de gran utilidad y buena capacidad de carga, fue insuficiente, teniendo en cuenta que se llegó a operar con 4 F-28, 4 C-130, 1 B-737, 1 BAC 111 y 1 B-707 y que la carga que se transportaba y/o recibía por día superaba las 250 Tnl.
La autoelevadora FMC muy práctica para la carga y descarga del B-707, pero de difícil y costoso mantenimiento, permaneció durante el 70% de las operaciones fuera de servicio o en servicio parcial. Su operación quedaba limitada a lugares con plataforma de cemento y con espacio para maniobrar. En muchos casos fue reemplazada por la CLARK.
La autoelevaodra TEREK de gran utilidad, buena capacidad de carga, es apta para trabajar en todo tipo de terreno, de mantenimiento algo complicado, requiere personal experto para su manejo y control. No es apta para operar con aviones del tipo B-707 o F-28 por tener un desplazamiento limitado en altura.
No se contó con vehículos para remolque (tipo tractor) por lo que se debió recurrir a los autoelevadores teniendo que distraerlos de sus tareas específicas.
No se contó con carros para el trasporte de carga, debiendo utilizarse los de LADE y Aerolíneas Argentinas, resultando insuficientes por su escasa capacidad de carga.
Debido a las medidas de oscurecimiento impuestas y teniendo en cuenta que la operación era ininterrumpida, se crearon situaciones de riesgo y retrasos en el manipuleo y preparación de las cargas, por no contar con un sistema portátil de iluminación.
No se contó con una cinta transportadora de cargas.

Sugerencias:

Se sugiere el incremento de la dotación de autoelevaderes CLARK o similar por su gran utilidad para operar con cualquier tipo de aeronave, de fácil manejo, de simple mantenimiento, lo que quedó demostrado luego de 700 horas de trabajo contínuo. Su operación se ve notablemente mejorada al equiparselo con prolongación de uñas con rodillos para deslizamiento de la carga.
Es necesario contar con un tractor para remolcar carros y dolly, no mayor de 30 HP.
Es necesario contar con carros para el transporte de carga que no esta paletizada, debiendo ser de una capacidad mayor a los existentes en los aeropuertos.
Es necesario contar con una cinta transportadora para ser utilizada en descarga y carga de aviones que no poseen puerta de carga. Se la utiliza también en las tareas de estiba de cargas en galpones y playas.

SECRETO

Material necesario para la preparación de las cargas:

- Cintas de amarre.
- Pallets
- Redes
- Cadenas
- Carpas protectoras de cargas.

El no contar con sistemas de rodillos para colocar pallets para su preparación se debió recurrir a maderas o durmientes, lo que al no presentar una superficie plana ocasionaban un acelerado deterioro del material.
La falta de una báscula obligó a pesar los bultos en una balanza siempre y cuando el volumen y el tiempo lo permitieron. De lo contrario se cargaba por estima, lo que constituía un riesgo potencial permanente al existir la posibilidad de exceder el peso límite de las aeronaves.
La falta de estanterías no permitió una correcta clasificación y ordenamiento de las cargas, lo que ocasionó pérdidas innecesarias de tiempo para su rápida individualización y posterior remisión.
No se contó con una escalera para aviones B-707.

Sugerencias: Se sugiere la provisión de una escalera para avión B-707, como así también contar con la cantidad suficiente de rodillos y una báscula que permita pesar el pallet cargado, y de esta manera cargar el avión de acuerdo con la tabla de peso y balanceo.
Es necesario contar con estanterías metálicas para la estiba y/o almacenamiento de las cargas.

Infraestructura:

Deficiencias: La falta de un local adecuado y por ser el existente de escasas dimensiones y encontrarse en estado precario, causó grandes inconvenientes para la recepción de cargas, debiendo quedar en su mayoría diseminadas en las inmediaciones del aeropuerto, no permitiendo un control adecuado, como así también quedando expuestas a las inclemencias del tiempo.
El no contar con una oficina con su moblaje mínimo indispensable creó inconvenientes para el control y archivo de documentación.

Sugerencias: Se sugiere la construcción de un nuevo local cuya superficie cubierta no sea inferior a 700 m2, de forma tal que permita colocar estanterías y un sistema de rodillos con una báscula para preparar las cargas en su interior. Este local deberá contar con oficinas adecuadas para la recepción y expedición de la carga aérea.

Otras consideraciones: En general las deficiencias citadas, en su gran mayoría se pudieron solucionar en forma precaria. Pero es necesario puntualizar uno de los mayores inconvenientes que soportó el personal de la Terminal Aérea, fue la falta de un embalaje adecuado lo que producía el deterioro de su contenido o la imposibilidad de paletizarlo. Esto ocasionaba desperdicio de bodega disponible en situaciones tan críticas de operación. Las raciones de combate de escaso peso y gran volumen y envoltura frágil, recibía humedad del ambiente y se deterioraban.
Falta de rotulado con especificación de contenido de las cargas que hacía difícil su identificación y entrega.

SECRETO



Sugerencias: Se considera necesario el uso de contenedores de cartón desechable y de un tamaño que permita su fácil manipuleo.
Para el caso de las raciones tipo C es conveniente que las cajas vengan en contenedores y este a su vez con envoltura de polietileno.
En caso de tratarse de munición deben ser preparados sobre tarimas de maderas, sunchadas y envueltas en polietileno.

Comodoro OSVALDO AMERICO FABRISSIN
Jefe Plana Mayor

3

ORGANO OPERACIONES

BAM SSU

LO TIENE

VCom. ZANARELLO

My Sololo.

Por orden Com. Oronda

12-NOV-86

14

5

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO FUERZA AEREA SUR
BASE AEREA MILITAR SANTA CRUZ

SECRETO

INFORME FINAL

ORGANIZACION

Organización Aplicada

1. Se aplicó la organización prevista en el Plan de Operaciones Nro. 2/82 "Mantenimiento de la Soberanía" y la que contempla el Plan de Operaciones Esquemático del Comando de la FAS, no habiendo surgido en éste aspecto novedades.

INFRAESTRUCTURA

Pista

2. La pista de la B.A.M. Santa Cruz reune los requisitos necesarios para la operación del material asignado, pero el hecho de haber sido utilizada intensivamente por aviones de transporte medianos y pesados con máxima carga ha motivado el comienzo del desprendimiento de material de la misma, por lo cual se deberá prever el tratamiento de la capa de rodadura para evitar que se siga profundizando el deterioro de la pista.

3. Con referencia a la formación de hielo sobre la superficie de la misma, cabe destacar el hecho que al encontrarse la pista sobre una meseta elevada, los vientos barren permanentemente la nieve caida a igual que los charcos de agua, lo que inside en que no se forme hielo en toda su superficie, juntándose solamente pequeños manchones de hielo en zonas desniveladas.

Rodajes

4. Con referencia a calles de rodaje ,cabe destacar que el ancho de las mismas impide la circulación segura de los grandes aviones de transporte, notándose que el desprendimiento de la carpeta asfáltica es de grado superior al de la pista.

Banquinas

5. Las superficies de tierra o piedras que delimitan la pista a lo largo de toda su extención, calles de rodaje y plataforma son de terreno arcillosos que en época de seca tienen una consistencia tal, que permite soportar el peso de los aviones de dotación de ésta Unidad, pero que en épocas de lluvia se convierten en suelos flojos que no soportan el peso de ninguna aeronave, lo que trae como concecuencia el hundimiento de los aviones que se pretende estacionar en la mencionada zona.

Dispersión

6. La dispersión de aviones dentro de la Unidad se realizó en los refugios construidos a tal efecto, los cuales han sido realizados en excavaciones que se encuentran a lo largo y ancho del Aeródromo, estas excavaciones adolecen de las mismas fallas de suelo mencionadas en párrafo anterior, lo que motivó que en ocasiones de lluvias escasas, los aviones debiesen ser sacados de los refugios, con los riesgos

permanentes de romper los pernos fusibles de traba de tren de nariz.

7. Estas circunstancias se repiten en la calle auxiliar de tierra del Aeródromo lo que obligó a permanentes esfuersos, a cualquier hora, para evitar que los aviones quedasen enterrados. Es de destacar que en cada oportunidad en que habia que trasladar una aeronave desde ésta zona a otras más firmes aposteriori se debia proceder a un completo lavado de los trenes de aterrizaje.

8. La solución al problema presentado es dotar a todas las zonas mencionadas de un riego asfáltico, tarea que debe ser realizada en época de seca, a partir del mes de octubre y hasta el mes de marzo, implicando la misma el movimiento de suelo necesario que permita lograr un contrapiso consistente.

9. La dispersión fuera de la Unidad fué analizada detenidamente, determinándose como mas conveniente el Aeródromo de Piedra Buena, cuyo suelo adolece de las mismas deficiencias mencionadas para el Aeródromo Santa Cruz, además la pista de riego asfáltico tiene desprendimientos de piedras en toda su extensión, lo que la convierte en un riesgo permanente para la operación del material asignado, puesto que en paso reversible se levantan muchas piedras que pueden afectar las palas de la hélice.

10. Esta novedad fue informada oportunamente al Comando de la FAS, para su solución se tomó contacto con la empresa TECHINT que se encuentra trabajando en la Ruta 3, la cual ofreció efectuar un riego asfáltico a un costo de doscientos millones de pesos, pero sin poder dar garantía sobre la durabilidad del mismo como consecuencia de la humedad que estaba retenida en el suelo.

11. Las facilidades que ofrece éste Aeródromo hacen que se convierta en el Aeródromo mas adecuado de redespliegue, cabiendo mencionar entre otras, la proximidad a la Base de Despliegue, la ruta asfaltada que une a ambos Aeródromos, la posibilidad de estar enlazados por medios de comunicación telefónico, los refugios existentes y la seguridad de la zona, por existir en la misma asentamiento de Unidades de Ejército.

12. En cuanto a las soluciones, para que pueda ser utilizado como Aeródromo de Redespliegue con las garantias de seguridad necesaria, son las mismas que las propuestas para las pistas, calle de rodaje y refugios del Aeródromo Santa Cruz.

13. Los otros Aeródromos de la zona que podrian llegar a utilizarse como Aeródromos de redespliegue, adolecen, aparte de los problemas de suelo ya mencionados, de la grave deficiencia de no contar con enlace telefónico y de caminos de acceso intransitables, salvo en época de seca.

Conexión de Rutas

14. Se contempló la recuperación de aviones en el tramo de la Ruta 288, entre el sector que va desde el Aeropuerto hacia Piedra Buena en un tramo de 4.000 mts para lo cual, se construyeron despejes cada 500 mts a ambos lados de la Ruta.

Plataforma

15. Con referencia a la plataforma de la Base, sus dimensiones 70 x 50 mts, solo permiten la operación con seguridad de dos aviones de transportes tipo C-130, o un avión C-130 y dos F-28 en forma simultánea, lo que ocasionó inconvenientes en las operaciones de evacuación de heridos y evacuados, tema que se desarrolla al final de la guía ordenada.

Armado y Desarmado

16. Para las zonas de armado y desarmado de aviones se tropezó con los inconvenientes de suelos ya señalados por lo tanto el mismo se realizaba de la siguiente manera, el armado en la calle de rodaje con las aeronaves apuntando hacia el NE o en las cabeceras con las aeronaves apuntando hacia el NO, el desarmado se efectuaba exclusivamente en las cabeceras apuntando hacia el NO.

17. Esta forma de trabajar, la única posible, impedia la utilización de pista en toda su longitud y se convertía en un factor de riesgo potencial para cualquier aeronave que tuviese problemas de frenos o estubiese penalizada en longitud de pista necesaria por peso de despegue y condiciones atmosférica.

18. Para la solución de éste problema y en vista de futuras operaciones se propone la construcción de zonas de armado y desarmado colindantes con los extremos de pistas de una superficie que podría ser de 35 x 35 mts, con tratamiento de suelo y riego asfáltico, de manera tal de contar en cada cabecera, con dos zonas como las mencionadas, lo que permitiría atender una Ella en forma simultánea.

Polvorines

19. Para los polvorines de campaña fueron utilizados las excavaciones existentes, las cuales cumplieron con su función en forma precaria, puesto que con motivo de lluvias, formación de hielo y posteriores deshielos el tránsito de/hacia y dentro de los mismos se realizaba con dificultad.

20. Para la mejor preservación de la munición depositada en los mismos se gestionó y se obtuvo por parte de empresas privadas y la Capitanía de Puerto, contenedores en los cuales se procedió a clasificar y estibar la munición, cohetes y bombas, estos contenedores que se encontraban enmascarados y dispersos permitian a parte de la preservación adecuada del armamento la seguridad necesaria en el tratamiento de la munición de acuerdo con su grado de sensibilidad.

21. Los polvorines móviles se instalaron sobre camiones que tambien fueron alojados en cavas independientes, teniendo en cuenta que en cada uno de ellos existía la munición bombas y/o cohetes para satisfacer las necesidades, de una salida de cuatro aviones.

Hangar

22. Otra necesidad de insfraestructura de caracter imprescindible para futuras operaciones, es la construcción de un hangar que permita alojar por lo menos un avión para efectuar reparaciones o mantenimiento, con plataforma para puesta en marcha y prueba de aviones, iluminación adecuada y energía 220 y 380 V con sistema de calefacción para la zona.

Refugios para el Personal

23. Los refugios antiaéreos consisten en cavas ubicadas en las proximidades de los lugares de trabajo los cuales cumplen con su función.

Sanidad

24. Para internación y cirujía se contó con el Hospital Regional cuya capacidad de 25 camas para internación, fue elevada a 50 camas con propios medios, con lo cual se estima se podría haber satisfecho las necesidades de la Unidad, en caso de ataque a la misma.

SERVICIOS

Alojamiento

25. Para el alojamiento se dió cumplimiento a lo establecido en la Directiva correspondiente, de manera tal que los Oficiales Jefes y los Tripulantes de aeronaves se alojaron en hotel y el resto de los Oficiales y el Personal Militar Subalterno en un barrio del FONAVI cedido para su uso por la Gobernación de Santa Cruz, el personal de tropa se alojó de acuerdo con los lugares de prestación de los servicios, de manera tal que algunos lo hicieron en el Aeropuerto (Contra Incendio, AAé, etc), otros en el lugar de racionamiento o Puesto de Comando.

26. Si bien la solución lograda para alojar al personal fue óptima, ésta circunstancia es dificil que se pueda presentar en otra oportunidad , de manera tal que en una futura circunstancia el alojamiento de personal podría provocar inconvenientes por falta de espacios y comodidades mínimas necesarias.

27. Los lugares originales previstos para alojamiento del personal de la B.A.M. se encontraba al arribo del mismo, ocupados por efectivos de ejército lo cual hace pensar que de repetirse ésta circunstancia y al no poder disponer de viviendas como las que se lograron, se puede presentar serias dificultades para solucionar el problema.

28. La mejor solución para un futuro, es lograr los acuerdos necesarios con la Fuerza Ejército para distribución de las comodidades existentes en la zona, proponiendo ésta Base, que el gimnasio cubierto que administra el municipio, sea tenido en cuenta como futuro alojamiento de las Unidades de Fuerza Aérea que deban operar en la zona.

Racionamiento

29. El racionamiento se efectuaba en las instalaciones de la Sociedad Rural de Santa Cruz, cuyas comodidades permitian disponer de comedores para Oficiales, Suboficiales y Tropa, la cocina adolecia del inconveniente de no disponer de horno, por lo cual el plato de fondo del menú generalmente eran guisos de diferentes tipos.

30. La Sección Transporte contó con un total de 23 vehículos (21 de la III Brigada Aérea), los que fueron dispuestos, 6 como polvorines móviles, 4 para Escuadrón Técnico, 2 para Contra Incendio, 1 Sanidad, 1 Seguridad de Vuelo y el resto efectado en forma directa al transporte de personal y a carga. En la citada sección fue incluido un Taller de Mantenimiento que superó sin inconvenientes las reparaciones que debia realizar.

31. Con referencia a vehículos livianos para transporte de personal se contó con una camioneta F-100 carrozada, la cual resultó insuficiente, necesitándose para una B.A.M. de 250 personas, una cantidad aproximada de cinco.

32. La ambulancia del Servicio de Sanidad tuvo diferentes novedades de tipo mecánico, lo que obligó a prestarle excesiva cantidad de horas de mantenimiento. Cabe aclarar que se trata de un vehículo rastrojero con casi 10 años de uso.

33. El frío propio de la época y de la zona causó dificultades en las primeras puestas en marcha del día, por lo que se sugiere recomendar a las Unidades que prevean una reserva de baterías nuevas, para operar sin dificultad.

34. El clima de la época obligó al uso de anticongelantes en el sistema de refrigeración, como preventivo para evitar la rotura de los blokc de motor. Se aplicó a toda la flota y no se registraron novedades.

35. La dificultad que crearon las bajas temperaturas, fue la formación de cristales de hielo en el sistema de combustible de los vehículos gasoleros (filtros y bombas), para lo cual luego de detectada la novedad se utilizó anticongelantes de combustible, no lográndose solucionar totalmente la mencionada novedad. En un vehículo técnico ademas del anticongelante de combustible, se agrego un 20% de JP 1, con lo cual sí se logró una solución satisfactoria.

Contra Incendio

36. La Sección Contra Incendio se constituyó con tres Suboficiales Subalternos contando para la lucha contra el fuego con un autobomba MB 1114 y un autobomba de penetración dogge D-200 del Aeródromo y matafuegos que fueron distribuidos en los distintos lugares de riesgo, no habiéndose detectado deficiencias.

Sanidad

37. Con referencia al Servicio de Sanidad se contó con un puesto de avanzada de socorro instalado en el Aeropuerto que tenía como dotación de personal un médico, un enfermero y un camillero y de material un equipo M-15 y una ambulancia, lo que cubría las necesidades inmediatas. Para casos de siniestros se contaba con tres ambulancias del Hospital Regional Santa Cruz, además de las que podían facilitar las Unidades de Ejército alojadas en la zona, no habiéndose detectado deficiencias en éste aspecto.

Abastecimiento

38. La obtención de oxígeno y nitrógeno se realizó de acuerdo con lo ordenado, en Comodoro Rivadavia, habiendo tenido que trasladar el camión con el termo grande en dos oportunidades. El abastecimiento de combustible fue realizado por YPF con dos camiones para el servicio de ala y un cisterna con lo cual se llegó a satisfacer con amplitud las necesidades de la Base.

39. Con referencia al abastecimiento de repuestos para mantener en servicio los aviones de dotación, se detectó que los inconvenientes se produjeron una vez que los mismos eran entregados en origen a las Terminales de Carga, demorándose los traslados para ponerlos a disposición de los usuarios.

Seguridad y Defensa

40. Fue dada por personal de Ejército desde el 12 de abril de 1982, hasta el día en que llegó la orden de repliegue. Esta seguridad se brindó en el perímetro e interior del Aeródromo, con preparación del terreno para dificultar el accionar de grupos comandos, ésta preparación consistía en:

1°) Campos minados

2°) Trampas cazabobos

3°) Cargas vietnamitas

ARTILLERIA ANTIAEREA

Medios Bajo Comando y Control Operacional

41. A continuación se detallarán los medios que fueron utilizados para la defensa antiaérea de la Unidad:

1°) Una batería compuesta por 8 piezas de cañones 20 mm, pertenecientes a la B.A.M. Mar del Plata, instalada el día 30 Abr 82.

2°) Una sección compuesta por 5 piezas de cañones de 30 mm, pertenecientes a Ejército, instalada el día 22 May 82 por el GADA 101.

3°) Una sección compuesta por 4 piezas de ametralladoras Cal. 12,70 mm pertenecientes a la III Brigada Aérea, instalada el día 15 Abr 82.

4°) Un camión taller.

5°) Una Pick-up para movimiento del personal.

6°) Un radar ELTA de alerta inmediata.

7°) Una red de comunicación compuesta por: Un motrac, 14 HT que estaban distribuidos entre los Jefes de Pieza, Radar y Pañol, un sistema alámbrico para las piezas de 30 mm y ambos sistemas se comunicaban directamente con el Puesto de Comando a travéz de teléfono Punto a Punto.

Ubicación del Material

42. El material se encontraba ubicado en los 360° del Aeródromo, la distancia entre pieza y pieza no superaba los 500 mts y el radar estaba emplazado en el centro del área a defender.
El camión taller y la carpa pañol, como asi también la carpa alojamiento, se encontraban ubicados en el área de las instalaciones del Aeródromo.

Actividades del Personal

43. El personal se mantenía en sus puestos durante todo el día y solo se retiraban del mismo para racionar y descansar, cuando se producía alarma amarilla o roja permanecian en las piezas donde racionaba y descansaba. El material era puesto en funcionamiento durante dos horas por la mañana y dos horas por la tarde para realizar las comprobaciones pertinentes.

Novedades en el Material surgidas durante las Operaciones

44. El radar salió fuera de servicio por problemas de sincronización y fue remitido al Taller Regional Quilmes de donde fue devuelto en servicio a los cinco días, la causa que produjo la falla fue el viento que alcanzó una intensidad de más de 70 Kts. La medida recomendada para vientos de más de 40 Kts es detener la rotación y trabar la antena, con lo cual se puede evitar la falla mencionada.

45. Dos generadores del cañon de 20 mm con problemas mecánicos, se remitieron a Comodoro Rivadavia donde fueron reparados y devueltos en un término de cinco días.

46. El frío congelaba las baterías de los cañones y causaba inconvenientes en el arranque de los motores de los mismos.

47. El material de 12,70 mm resultó ser ineficiente por los motivos que a continuación se detallan y por los cuales puede decirse que éste armamento no es apto para ser utilizado en operaciones de defensa antiaérea, debido a:

1°) Distintos problemas técnicos (falla de percutor, evacuador de vainas, uña extractora, resorte del disparador, etc).

2°) No cuenta con un aparato de puntería.

3°) Su alcance de tan solo 400 mts lo convierte en un armamento totalmente inefectivo.

4°) El gran movimiento del afuste, la torna ingobernable y ésto hace prácticamente imposible mantener la puntería.

5°) Su baja cadencia de fuego.

6°) El calibre 12,70 mm es pequeño y son mínimos los daños que puede causar a caulquier tipo de aeronave, salvo impacto fortuito.

48. Otra novedad detectada fue la necesidad de contar con un sistema de alarma acústica, con suficiente potencia de salida, para que fuese escuchada en todas las zonas de influencia del Aeródromo, por lo cual se sugiere se analise la conveniencia de dotar a las diferentes unidades de la fuerza en los Aeródromos de Despliegue, con una sirena adecuada a tal finalidad.

VYCA

49. El día 17 May 82 se puso en funcionamiento el sistema, habiendo totalizado 760 ploteos, 405 horas de funcionamiento del radar y un porcentaje total en servicio del 60%.

50. Las fallas que ocasionaron el fuera de servicio pueden ser analizados en el anexo 1, como asimismo todos los detalles sobre las medidas utilizadas y lugar de ubicación más adecuado del radar.

COMUNICACIONES

51. El sistema tan controvertido con motivo de otros despliegues anteriores, logró en ésta oportunidad una puesta a punto que permitió comunicaciones rápidas, seguras y confiables.

52. Las novedades menores que surgieron fueron con motivo de cortes de energía para la cual se contaba con las baterías y generadores de emergencia necesarios.

53. Un detalle completo de la tarea desarrollada y sistemas y redes que se instalaron se puede observar en el Anexo 2.

BUSQUEDA Y SALVAMENTO

54. Se realizaron las tareas dispuestas según Plan de Busqueda y Salvamento como reuniones previas y comentarios de supervivencia en zona Malvinas.

55. El material asignado a la Unidad (H 500D) no es apropiado para el salvataje de personal eventualmente eyectados sobre mar ya que no contaba con los accesorios para dichas tareas. No se realizó durante el periodo de operaciones, misiones de Busqueda y Salvamento.

ARMAMENTO Y EQUIPOS DE APOYO TERRESTRE

56. Se realizaron diversos tipos de comprobaciones en los sistemas de armamentos de IA-58.

57. Durante la primera comprobación de coheteras tipo LAU-61 - IIAE 238 se obtuvieron resultados inferiores al 40% de cohetes disparados; a raiz de ello se inicio la comprobación de las mismas en tierra con armeros de la B.A.M. Santa Cruz (Escuadrón Técnico) y posteriormente se recibió el apoyo técnico de personal del A.M.C. con equipos de prueba para éstas coheteras.

58. En el segundo ciclo de ensayos se obtuvieron resultados que superaron el 95% de cohetes disparados, las causas de las fallas fueron:

1°) Contactos oxidados.

2°) Intervalómetros F/S.

59. En pruebas de cañones se observaron fallas de munición del tipo FN normal y de eslabones tipo (duros) y fallas de mecanismo: percutores rotos y resortes recuperadores estirados.

60. El mantenimiento de cañones HS mod 804 se realizó en reiteradas oportunidades debido a la acumulación de polvos causadas por los fuertes vientos en la zona.

61. Los equipos Hobbart resultaron insuficientes por las fallas reiteradas de uno de ellos. En caso de tener que redesplegar a otros AADD la cantidad existente en la B.A.M. no permitiría mantener el grado de alistamiento necesario.

62. Los tractores previstos no son del tipo más adecuado, por no tener embragues centrífugos. Por otro lado el material mas adecuado fue trasladado a la B.A.M. Malvinas quedando a disposición de la B.A.M. los menos eficientes.

63. Es conveniente destacar el eficiente servicio que prestan los equipos de iluminación marca POLYMA de procedencia alemana, por la rapidez de puesta en marcha, facilidad de traslado, cantidad y calidad de luz y baja relación horas de mantenimiento frente a las de utilización.

CUMPLIMIENTO OF POR DIA (A PARTIR 1 MAY 82)

64. Se detallan en Anexo 3.

PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS

AON - AOT

65. No se formulan por parte de la B.A.M. Santa Cruz. Este aspecto deberá ser desarrollado por la Jefatura Operaciones de las BBAAMM Darwin y Puerto Argentino.

ARTILLERIA ANTIAEREA

66. No se formulan por parte de la B.A.M. Santa Cruz. Este aspecto deberá ser desarrollado por la Jefatura de Operaciones de las BBAAMM Darwin y Puerto Argentino.

PROCESO DE UNA MISION

67. La tarea fundamental de la B.A.M. Santa Cruz fue la de brindar apoyo, aportando los medios de combate a las Unidades de IA-58 en la Isla. No se registraron inconvenientes para el cumplimiento de las Ordenes de Traslado que oportunamente fueran emitidas.

68. En cuanto a la asignación de OM una vez sobre las Islas estos eran proporcionados por los respectivos controles de Darwin y Puerto Argentino.

INTELIGENCIA AEREA

69. Ver Anexo 4.

CARTOGRAFIA

70. La cartografía provista inicialmente satisface las necesidades para la navegación. Los otros aspectos deberán ser desarrollados por las BBAAMM que operaron en las Islas y atacaron OOMM terrestres.

EQUIPAMIENTO Y VESTUARIO DE TODO EL PERSONAL

71. El equipamiento para el personal que desarrollaba actividades terrestres no era el adecuado para zona fría siendo necesario contemplar para futuras operaciones en época de invierno en la zona gabanes de tipo "dube", por ser más livianos e impermeables. Con motivo de lluvias ocurridas en la zona y ante la necesidad de tener que trabajar en terrenos de barro o inundables, se hace necesario la provisión de botas de goma que mantienen el mejor aislamiento de la humedad. Con referencia a los guantes para el personal que tiene que trabajar en lugares abiertos es necesaria la utilización del tipo doble faz, que contiene en su interior abrigo y en su exterior (palma de la mano) recubierta de cuero. Los catres de campaña resultaron de extructura muy débil.

72. Las tripulaciones de combate de ésta Unidad carecieron de trajes antiexposición como asi tanbien de la cantidad de chalecos salvavidas necesarias. Los chalecos estaban incompletos en lo referente a equipos de comunicaciones y equipos de supervivencia. Los guantes de vuelo se sugiere que sean en un futuro de tipo antiflama.

PERSONAL

Efectivos - Prisioneros

73. El efectivo de la B.A.M. oscilo según las circunstancias, en un promedio de 220 personas, compuesto por 40 Oficiales, 100 Suboficiales, 60 Soldados y 20 Civiles.

74. La cantidad y calidad del personal fue la adecuada para las necesidades operativas.

75. La Unidad no sufrió bajas, no tuvo prisioneros de guerra enemigos, ni personal propio fue tomado prisionero.

Servicio Religioso

76. Se trató de acompañar permanentemente la actividad militar con la presencia del sacerdote.

77. En éste sentido la actividad del Sacerdote era estar permenentemente en contacto con la tropa, mezclado en la actividad diaria, en las circunstancias más variadas: desde el despido de los Pilotos al campo de batalla, la visita a los Soldados de guardia, o a los técnicos que preparaban los aviones, hasta terminar el día en el descanso de la lectura o del café nocturno en compañía de la oficialidad.

78. Se organizó la vida sacramental: dominicalmente la celebración de la Eucaristía se integró a la de la comunidad local, para poder dar mayor posibilidad de asistencia y para un mayor contacto con la gente de la localidad.

79. Al personal afectado a servicios, se trató de solucionar la asistencia sacramental, celebrando misa en galpones o lugares de trabajo, en horarios adecuados. En estos lugares se impartió la absolución comunitaria, debido a la falta de tiempo y sacerdotes.

80. Se organizó la oración individual, concretada en el rezo del rosario, que se motivó con el reparto del rosario, medallas, escapularios, objetos religiosos y se distribuyó un libro del evangelio, para su lectura. Todo ésto fue recibido con mucha satisfacción.

81. Poco a poco fueron llegando efectivos de Ejército que cubrian la zona sin ninguna asistencia religiosa, es decir sin Capellanes, es entonces que con el párroco local se dió comienzo a la actividad de atender a los Regimientos que llegaron, en la medida de las posibilidades, y asi se incluyó la atención de la zona de Luis Piedra Buena distante 30 kms.

82. De ésta forma se visitaba diariamente a los enfermos, y periódicamente los puestos de combate y lugares de trabajo, es decir la Iglesia estuvo presente en todo momento y en todos los lugares.

83. Es de destacar la presencia permanente del Obispo de la zona Monseñor ALEMAN, animando y orientando permanentemente a sus fieles. Asimismo daba hospitalidad para todo sacerdote que vinieran a ésta zona.

84. La disponibilidad del Cura Párroco y de todas las organizaciones parroquiales incluido el Colegio de las Hermanas Auxiliadoras, se brindaron sin miramientos.

Rotación

85. Las rotaciones no se pudieron llevar a cabo por la tarea de la B.A.M. y la imposibilidad material al estar el grueso de los medios de la Unidad de origen, comprometidos en operaciones.

Mantenimiento de la Salud

86. Se vacunó a todo el personal contra el virus de la poliomelitis al haberse detectado un caso en una Unidad de Ejército, no habiéndose registrado otras novedades de importancia en éste aspecto, es de destacar que la tropa aumentó de peso.

Disciplina, Ley y Orden

87. Solo se efectuó una actuación, para determinar la existencia de un delito, la cual finalizó con la inexistencia del mismo, dando lugar a una sanción disciplinaria de caracter grave y 3 leves.

88. El total de días de arresto aplicado o apercibimiento equivalente, es de 139 días.

TERMINAL DE CARGA

89. Se contó con los siguientes medios humanos: 1 Suboficial Subalterno y 2 Soldados y materialmente se dispuso de una grua de 4 tns, un hidroelevador frontal y 2 carros de equipajes, la mano de obra necesario con motivo del arribo de cargas a granel era la de otros servicios de la B.A.M. que concurrieron a cooperar.

90. Para futuros despliegues es importante contar con las siguientes herramientas de trabajo que no se llevaron en ésta oportunidad:

1°) Sunchadora (plástico y metal)

2°) Barreta de uñas

3°) Tijera corta suncho

OTROS ASPECTOS

91. Los detalles referente a la operación de radar se consignan en Anexo 1.

92. Los detalles referente a Comunicaciones se consignan en Anexo 2.

93. Los detalles referente a las CF se consignan en Anexo 3.

94. Los detalles referente a Inteligencia Aérea se consignan en Anexo 4.

95. Los detalles referente a Evacuaciones se consignan en Anexo 5.

COM. HUGO GIAMPAOLETTI (1401)
JEFE BAM SCT

INFORME SECCION RADAR

"Apendice 1 - Area Operativa

"Apendice 2 - Area Técnica

"Apendice 3 - Area Logística

"Apendice 4 - Area Personal

"Apendice 56 -Informe de Interferencia

"Apendice 6 -Sitio y Evaluación del Radar

1- INFORME OPERATIVO FINAL

FECHA	CANT. DE PLOTEO	IDENTIFICADO	PROM. DE DISTANCIA	OBSERVACIONES
17/5/82	25	SI	110 NM	FUERZAS PROPIAS
18/5/82	30	SI	100 NM	" "
19/5/82	44	SI	120 NM	" "
20/5/82	45	SI	110 NM	" "
21/5/82	76	SI	130 NM	" "
22/5/82	43	SI	100 NM	" "
23/5/82				
24/5/82				
25/5/82				
26/5/82	FUERA DE SERVICIO POR GENERADOR ROTO (DESCABEZAMIENTO DE VALVULA)			
27/5/82				
28/5/82				
29/5/82				
30/5/82				
31/5/82	41	SI	115NM	FUERZAS PROPIAS
01/6/82	20	SI	110 NM	FUERZAS PROPIAS
02/6/82	49	SI	105 NM	DETEN. DE 10:30A 18:00 HS.
03/6/82	34	SI	120 NM	F/S DE 0212 a 15:40
04/6/82	40	SI	118 NM	FUERZAS PROPIAS
05/6/82	38	SI	105 NM	F/S DE 1705 a 22:00
06/6/82	—	—	—	DETEN. POR VIENTO F/NORMA.
07/6/82	51	SI	110 NM	FUERZAS PROPIAS
08/6/82	45	SI	125 NM	FUERZAS PROPIAS
09/6/82	44	SI	125 NM	" "
10/6/82	50	SI	108 NM	" "
11/6/82	54	SI	100 NM	" "
12/6/82	36	SI	105 NM	" "
13/6/82	6	SI	100 NM	A PARTIR DE 02:20 F/S

TOTAL PLOTEOS: 76 0
TOTAL HORAS OPERATIVAS: 405
PROMEDIO TOTAL DE DISTANCIA DE DETECCION: 128 NM
PORCENTAJE OPERATIVO: 69%

2. Juntamente con el servicio de detección, se realizaron controles abiertos a Aeronaves propias, como el [illegible] (Platino 1) y el [illegible] (Platino 2).

Las mencionadas Aeronaves realizaron vuelos de reconocimiento Aereo sobre la costa, internandose tambien 79 Millas dentro del Mar.

CONTI ///

NUACION ///

3. Tambien se Realisaron controles abiertos sobre 2 secciones de IA-58 (PUCARA) "TORO" y "TERO" RESPECTIVAMENTE, que realizaron navegaciones , compuestas de 4(CUATRO) puntos de navegación ubicados dentro de la zona de la B.A.M SCZ.
Cabe destacar que los mencionados puntos, variaban según la misión Asignada.

4. EN otro orden de cosas, se desea informar que entre las 23.00 Hs del dia Domingo 6 de Junio de 1982 y Las 0200 Hs Del Lunes 7 de Junio de 1982, se presto apoyo de Radar Al operativo Rescate de los Heridos que se encontraban en el buque Hospital BAHIA PARAISO, ubicado a 40 Millas del Puerto SANTA CRUZ , Operación ESta que se llevo a cabo por Helicopteros SIRCOSKI y PUMA.

5. EN cuanto a los turnos operativos , estuvieron compuestos por ; 2 (DOS) Roledales de 3(TRES) Hombres cada uno.
(2 Operadores y 1 Mecanico).

SANTA CRUZ, 16 de Junio de 1982.-

Alférez JORGE SALVADOR IBRACHE
Jefe Operativo Radar

ANEXO NUEVO

FECHA	NOVEDADES	MANTENIMIENTO	REPUESTO	OBSERVACIONES
17-MAY-82	IFF Anillos concentricos Calibración V.S.I	Mantenimiento Preventivo	---	Chequeo Visual
18-5-82	Idem. Se comprueba rotura de bomba de Aceite.	Calibración de Radar Reparación.	Junta y Lubricante	Colabora Personal Civil De la B.A.N Santa CRUZ.
19-5-82	Se detecta Aceite sobre la Carcaza del motor de Antena	Se continua con el Calibrado del equipo	---	------
20-5-82	Falla bomba de combustible (Gpo. electrogeno)	Se repara bomba de combustible (Gpo. Electrogeno) Se cambia Aceite y los dos filtros. Continua calibrado de Equipo.	2 filtros (Aceite y Aire)	Colabora Personal Civil de la B.A.N Santa CRUZ.
21-5-82	Radar secundario continua con fallas, servicio parcial	Continua calibrado. Revición de IFF.	---	-----
22-5-82	IFF . servicio parcial (Anillos Concentricos)	Finaliza calibrado del Equipo.	---	-----
23-5-82	Descabezamiento de Valvula del Gpo. Electrogeno. (Y.P.F)	Evacuacioń a Talleres de Arsenal Comandante LUIS PIEDRA BUENA.	---	-----
24-5-82 Al 25-5-82	GPO. GENERADOR FUERA DE SERVICIO	Idem.	---	-----

/// CONT.

/// [illegible]

ANEXO BRAVO

26-5-82	Se instala un convertidor rotativo, Alimentado por Gpo. Elect. de 60KW. 380 VOLT. 50 Ciclos, y 150 AMP. de Y.P.F.	6 - - -	- - - - -	Prueba negativa , se necesita 250 AMP. para golpe de arranque.
27-5-82	FUERA DE SERVICIO	-!- - -	- - - - - -	Se reitera pedido de transformador.
28-5-82	Fuera de servicio	Se lleva a usina el convertidor rotativo y se logra ponerlo en marcha comprobandosé que funciona perfectamente	- - - - -	Se construyo plataforma para apoyar el transformador. Colabora Personal de Servicios Publicos.
29-5-82	Fuera de servicio	Se retira Generador De Y.P.F . Se finaliza el tendido de cable y la conección al transformador.	- - - - - -	Idem.
30-5-82	Fuera de servicio	- - - - -	- - - - - -	- - - - - - - -
31-5-82	Se Comprueba Falla de IFF. Se comprueba filtrado de aceite en motor de antena.	Se realisa limpieza del conjunto de antena y lubricado del mismo	- - - - -	- - - - - - -
1-6-82	Se comprueba exesiva Humedad en la GPS.	Se procede a Acondicionar la cabina con aire caliente para la deshumectación de la misma	- - - - -	07.30 Hs. de duración.
2-6-82	Servicio normal	Se instala carpa protectora para el convertidor rotativo	- - - - -	La carpa pertenese A F.AAA
3-6-82	Servicio normal	Se realisa lubricación de antena	- - - - -	Se observa un alcance Maximo de 203 Millas.
4-6-82	Servicio normal	Mantenimiento Preventivo	- - - - - -	00.30 Hs de duración.

/// CONTI

/// NUACION

5-6-82	A partir de las 17.00 Hs Fuera de servicios	Se baja motor de antena para extraer aceite de su interior.	Se utiliza producto de limpieza HEXACLEAR 3. 311	Falla de reten . colaboración del taller naval "UNITOR"
6-6-82	Servicio parcial Baja ganancia en amplificador logaritmico y falla cristal X2 del mezclador	Se realiza calibrado del sistema	------	Se soluciona la falla de IFF.
7-6-82	Servicio parcial	-----	------	Detención por viento P/ norma.
8-6-82	Servicio parcial	-----	------	Sin / novedad.
9-6-82	00.30 Hs. Arco de chispa en guia de onda. Se verifica pequeñas quemaduras en guia de onda.	Se realiza secado de guia de onda . Se cambia aceite de magnetron.	Y.P.F 64	Imposible operar en Alta y Baja potencia.
10-6-82	Servicio normal Se comprueba presencia de aceite en motor de antena.	Mantenimiento preventivo. Limpieza de motor.	HEXACLEAN 3.311	CONTINUA la perdida de aceite en la antena. Se incorpora Gpo. Electrogeno
11-6-82	02.00: Se detiene antena. Se observa una elevada perdida de aceite por el motor. 08.30: Se proccede a bajar el motor. 20.15: Radar en servicio normal.	Se diseña un reten, dado que el original estaba seriamente deteriorado.	HEXACLEAR 3.311 RETEN de goma. Soporte de reten. Tornillos accesorios.	Colabora taller naval "UNITOR".
12-6-82	24.00 Hs: Se detiene giro de base de tiempo en la PPI.	Se chequea sistema de sincronismo . PPI Mantenimiento PPI Principal.	------	Se solicita A: C.I.V.A.E sincronizador y tarjeta conversora de datos.

/// CONTI

/// NUACION

13-6-82	Fuera de servicio. Se observa que el Gpo. Elect. quema aceite.	Se limpiaron filtros de aire acondicionado. Se puso en funcionamiento el Gpo. Elect. sin aplicarselé carga.	- - - - - - -	Se bajo antena por exesiva nieve y viento.
14-6-82	Fuera de servicio. Persiste golpeteo.	Se pone el Gpo. electrogeno en funcionamiento y se le dá carga al aire acondicionado. 17.00: Se cambio amplificador logarismico y cristal mesclador X2. Se revisa posición del sincronisador.	- - - - - - -	Se deja constancia que dicl elementos traian defectos de fabrica.
15-6-82	Fuera de servicio. Se comprueba la rotura de un ruleman,en el sincronisador.	Se reviso generador del yugo de la PPI. de mantenimiento y preamplificador, comprobandosé un mal funcionamiento.	- - - - - -	Se requieren los repuestos del mismo.

Santa Cruz, 16 de Junio de 1982

Alférez JORGE SALVADOR TERACHE

Jefe Operativo Radar

SECRETO

APENDICE 3

1.- Se observó la falta de un Apoyo Técnico-Logístico adecuado; para la naturaleza de la misión asignada (Operación H-24). Como así también la falta de herramientas e instrumental.

2.- Los inconvenientes mencionados en el párrafo anterior fueron solucionados en gran parte, debido al apoyo requerido al CIVAE - BAM SCZ - SERVICIOS PUBLICOS SCZ - TALLER NAVAL UNITOR SCZ.

3.- Cabe destacar que se hizo requerimientos en forma verbal de lubricantes, a los efectos de realizar un mantenimiento preventivo adecuado.

4.- También se elevaron al GATA 101, requerimientos para mantenimiento de Radar por escrito, el cual se anexa a este informe.

5.- La Base Aérea Militar SANTA CRUZ efectuó la compra de 40 metros de cable para exterior cuatripolar para la conexión del Grupo Electrógeno facilitado por YPF al convertidor rotativo.

6.- EL CIVAE envía un transformador para alimentar el convertidor rotativo.

7.- Servicios Públicos de Santa Cruz facilita 800 metros de cable cuatripolar para exteriores, obtenido vía Comodoro Rivadavia.

8.- La Base Aérea Militar SANTA CRUZ facilita una carpa para cubrir el convertidor rotativo.

9.- La Empresa COLLUTO facilita maquinaria para la construcción de Menolón protector del perímetro del Radar y pozos de defensa.

10.- Puerto SANTA CRUZ (Director), facilita contenedor para instalación del Personal y Depósito de Repuestos - Sala de Mantenimiento.

11.- El racionamiento fue efectuado en la Sociedad Rural SANTA CRUZ (Base Aérea Militar SANTA CRUZ).

12.- Alojamiento efectuado en viviendas del FONAVI.

13.- Transporte facilitado por GATA 101 y Base Aérea Militar SANTA CRUZ.

14.- Administrativo y Personal, Base Aérea Militar SANTA CRUZ.

15.- Servicio Sanidad, Base Aérea Militar SANTA CRUZ.

16.- Equipamiento del Personal: Provisto por CIVAE y C2 VYCA.

17.- Uniforme: Buzo de despliegue, campera, guantes, abrigo ajustable (Superior e Inferior), pasamontañas, casquete, medias, borceguíes, prenda interior de invierno, bolsa de dormir, dos juegos de sábanas con funda, dos mantas, un catre, una bolsa de rancho y una bolsa Aeronáutica.

18.- Armamento: Oficiales; pistola 9 mm con tres cargadores (provista).
Suboficiales; pistola 11,25 mm c/cargo, tres cargadores.

/////...

/////...

SECRETO

19.- Material Didáctico: Cinco cartas radioeléctricas FIR y UIR, lápices grasos, algodón, alcohol, transportador de ataque, computador de ataque,, provistos por GIVAE y G2 VYCA.

20.- GIVAE y G2 VYCA envía comestibles, leña, ropa de abrigo (donaciones), la cual fue entregada a la Base Aérea Militar SANTA CRUZ.

21.- Se efectúa por parte de la Base Aérea Militar SANTA CRUZ, la instalación de un equipo VHF.

SANTA CRUZ, 16 de junio de 1982.-

Alférez JORGE SALVADOR IBRACHE
Jefe Operativo Radar

APENDICE 4

[illegible]

PERSONAL OPERATIVO Y TECNICO RADAR SANTA CRUZ

CANTIDAD	INSTITUCION	FUNCION
2 Oficiales	Fuerza Aérea	Operadores (1 - Técnico - Operativo)
1 Oficial	Ejército	Operador
2 Suboficiales	Fuerza Aérea	Operadores (1 Técnico)
1 Suboficial	Ejército	Operador - Técnico

SECRETO

P E R S O N A L

G R A D O	APELLIDO Y NOMBRE	N° DE [illegible]	E S C A L A F O N	E S P E C I A L I D A D	O B S E R V A C I O N E S
Alférez	IBRAGUR, Jorge Salvador	3.973	General	Oficial Operativo Técnico - Vigilancia y Control Aéreo.	Jefe Operativo.
Alférez	COCCHI, Guillermo	4.031	General	---	Cursante VYCA.
C.1°	GONZALEZ, Luís Adrián	16.205	Técnico	Electrónico - Subespecialidad: Mecánico de Radar	---
C.1°	RODRIGUEZ, Raúl César	16.260	Ap.Oper. y Técnico	Operador de Comunicaciones - Subespecialidad: Operador de Radar	---

PERSONAL DE EJERCITO

G R A D O	APELLIDO Y NOMBRE	A R E A	E S P E C I A L I D A D	O B S E R V A C I O N E S
Teniente	VILLAR, Eduardo	Artillería	Artillería Antiaérea	Operador (Jefe de Radar-Logística).
C.1°	PEREZ, Gabriel	Artillería	Mecánico de Radar	Mecánico - Operador.
C.1°	RODRIGUEZ, Ricardo	Artillería	Mecánico de Radar	Mecánico (Se afectó al servicio desde el 18-MAY-82 hasta el 22-MAY-82).
Sargento	MIRANDA, NN	Artillería	---	Afectado a seguridad.
S/C. 63	Ocho Soldados	---	---	Afectados como ayudantes de Radar y Seguridad.
P.C.	Ing. HART, Tom	---	---	Primera visita 05-JUN-82 al 06-JUN-82; Segunda visita 14-JUN-82 al 16-JUN-82
Sgto. 1°	BUSCA, NN	Artillería	Mecánico de Radar	Ayudante del Ingeniero - visita 14/16-JUN-82.

SECRETO

P E R S O N A L

ESTADO SANITARIO

Nº DE ORDEN	GRADO	APELLIDO Y NOMBRE	DIAGNOSTICO	OBSERVACIONES
1.-	Alférez	IERACHE, Jorge	Contractura Muscular	No afecto la operación.-

DISCIPLINA

Nº DE ORDEN	GRADO	APELLIDO Y NOMBRE	C A U S A	OBSERVACIONES
			SIN NOVEDAD	

RELEVOS Y LICENCIAMIENTOS

Nº DE ORDEN	GRADO	APELLIDO Y NOMBRE	LUGAR DONDE PASARA LA LICENCIA	OBSERVACIONES
			NO EFECTUARON	

MEDIOS DE ESPARCIMIENTO Y COMUNICACION:

SE CONTO CON FUNCIONES DE CINE. COMUNICACION CON FAMILIARES EN FORMA TELEFONICA Y A TRAVES DE CORRESPONDENCIA,

DIAS DE OPERACION

TREINTA Y DOS (32) DIAS DE OPERACION

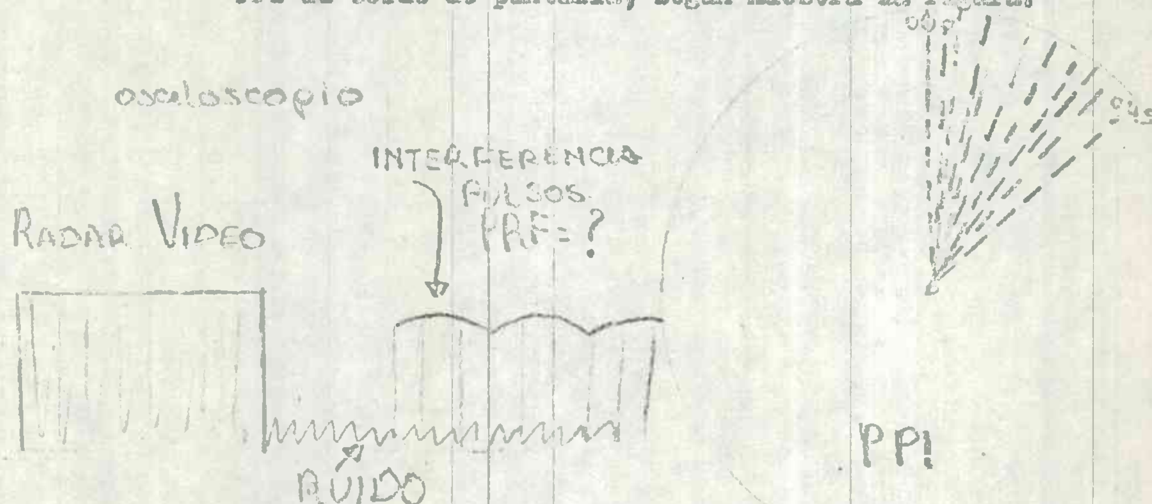
SECRETO

Alférez JORGE SALVADOR IERACHE
Jefe Operativo Radar

INFORME POR INTERFERENCIA

04-JUN-82 21;05 horas: Se produce una interferencia en el radar; pudiéndose clasificar la misma del tipo de interferancia por saturación; logrando esta satuñar el receptor del equipo de radar. Pudiéndose - observar en la pantalla de los osciloscopios, pulsos de interferencias (PRF).

Dicha interferencia se visualiza en la PPI, abarcando un área desde el azimud 000° al 045°, estando dicha área totalmente - cubierta por líneas punteadas, que nacían del centro de la -- PPI al borde de pantalla, según muestra la figura:



04-JUN-82 21;10 horas: Radar San Julian confirma dicha interferencia, según las características establecidas abarcando entre el 153° al 045° de San Julian.

NOTA: En el momento en que se produce la mencionada intérferencia, se encuentra trabajando en el radar el Ingeniero TOM HART, acompañado por el Alféres D. JORGE SALVADOR IBRACHE (E Gen 3973), Alféres D. GUILLERMO COCCHI (E Gen 4031) y el Cabo-Primero LUIS ALBERTO GONZALEZ (Electr 16.205).-

Alférez JORGE SALVADOR IBRACHE
Jefe Operativo Radar

SITIO Y EVALUACION DE RADAR SANTA CRUZ

1. MEDIOS DE ENERGIA

Grupo Electrogeno y convertidor.

2. FACILIDAD DE ACCESO

Buena.

3. COMUNICACIONES

Equipos V.H.F, Telefono A Magneto con S.I.C. Alternativa; H.T

4. DISTANCIA VIA TERRESTRE

Del emplazamiento de Radar a la ciudad; 7 KM, en linea recta 3KM.

5. ELEVACION DEL EMPLAZAMIENTO

Aproximadamente 107 Mts.

6. INFRAESTRUCTURA AEREA CERCANA

B.A.M Santa Cruz.

7. INFRAESTRUCTURA MARITIMA CERCANA

Puerto Santa Cruz.

8. EMPLAZAMIENTO LATERAL DERECHO

Cabecera 24

9. FACILIDAD DE AGUA Y COMBUSTIBLE

Buena.

10. CLIMATOLOGIA

Lluvias periodicas, Heladas y nevada, vientos Maximos 40 KTS.

11. CARACTERISTICAS DEL TERRENO

Fangoso por Acción de la lluvia.

12. OBJETIVOS MATERIALES CERCANOS

B.A.M Santa Cruz, Puerto Santa Cruz, Regimiento 11, Ciudad.

13. CAPACIDAD DE DETECCION

Zona de Ecos fijos, 20 Millas.

14. SEGURIDAD Y DEFENSA

Minado de inmediaciones y servicio de guardia, compuesto por 3 soldados.

/// CONTI

SECRETO

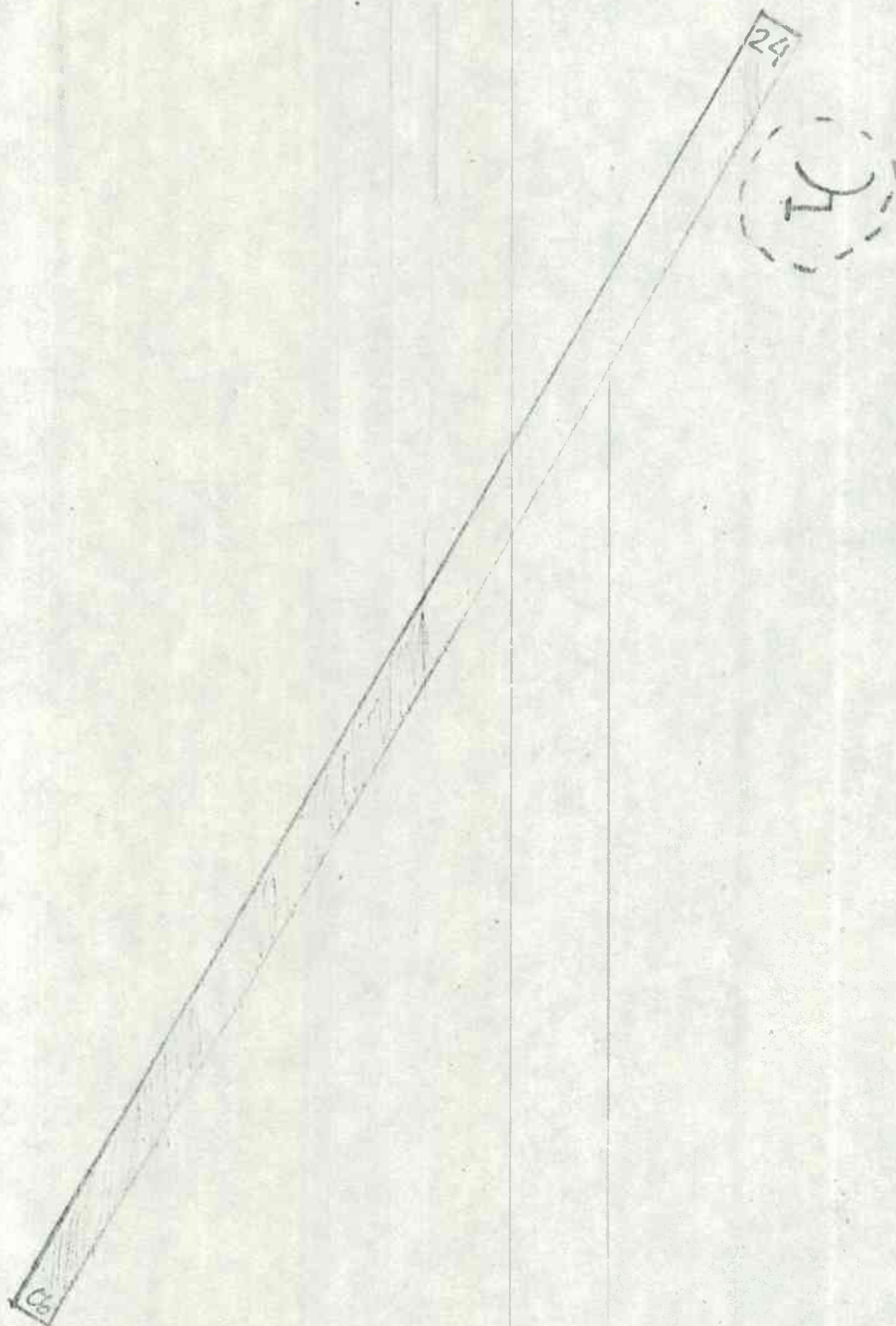
15. OBSERVACION FINAL

El sitio de emplazamiento constituye un solo sistema de blanco con la pista de la B.AM STA.CRUZ, lo cual obliga a efectuar un cambio de posición., Cabe destacar que se evaluaron otros sitios: Faro STA. CRUZ, el cual ofrece la maxima elevación de la zona con vista total al mar., Logisticamente resulta difidultoso establecer un emplazamiento de Radar con las facilidades logisticas y tecnicas con que se cuenta.

Santa Cruz, 16 de Junio de 1982

Alférez JORGE SALVADOR IERACHE
Jefe Operativo Radar

UBICACION DEL RADAR RESPECTO A LA PISTA B. A. M. SANTA CRUZ SECRETO



SECRETO

SECRETO

REQUERIMIENTOS DE ELEMENTOS PARA MANTENIMIENTO RADAR

BAM SANTA CRUZ

1º) Lubricante para Grupo Electrógeno: Aceite YPF 907
Consumo Mensual: 128 litros (operación 24 hs.)
Existencia: ---

2º) Consumo de Combustible Mensual: 9.000 litros de GASOIL.
Existencia: ---

3º) Grasa lubricante: YPF 1007 ó AEROSHELL 7
Consumo: 2 latas por mes.
Existencia: ---

4º) Aceite lubricante AEROSHELL 500 ó YPF 1500: Una caja de 24 latas.
Existencia: 2 latas.

5º) Aceite MAGNETRON UNIVOLTIC 33 ó YPF 64 (Aceite transformadores).
Existencia: Una lata.
Requerimiento: Una lata.

6º) Aceite lubricante WD 40 (AEROSOL)
Consumo: 8 por mes.
Existencia: ---

7º) Grasa Grafito: 3 latas.
Existencia: ---

8º) Aceite Hidráulico FLUIDO 4: 6 latas.
Existencia: ---Cuatro.

9º) Aceite Hidráulico para Frenos: Una lata.
Existencia: ---

10º) Alcohol ISOPROPILICO: Un litro.
Existencia: Un litro.

11º) Matafuego para Combustibles.

12º) Matafuego para fuego eléctrico.

13º) Aspiradora para limpieza en cabina operativa.

14º) Alfombra de goma para piso de cabina operativa.
Medidas: 3,50 m de largo x 2,50 m de ancho.

15º) Jabón en polvo.

16º) Trapos libre de lino.

SECRETO

/////...

SECRETO

/////...

17º) Cinta aisladora: 5 rollos.

18º) Trapos de retazos para limpieza general.

19º) Un enchufe triple.

SANTA CRUZ, 8 de junio de 1982.-

Alférez JORGE SALVADOR IERACHE
Jefe Operativo Radar

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO FUERZA AEREA SUR
BASE AEREA MILITAR SANTA CRUZ
SECCION COMUNICACIONES

ANEXO 2

INFORME DE COMUNICACIONES

1. El presente informe se puede sintetizar en lo siguiente:

1°) Se inicia el operativo con las instalaciones del cableado telefónico de campaña con medios propios, contándose con 5.000 metros de cable y 10 teléfonos tipo TA-312 los cuales fueron instalados en su totalidad. Ello motivó tener que recurrir a la Empresa ENTEL, debido a los multiples requerimientos de tipo telefónico, lo cual evitó en gran / parte el uso de material propio, escaso en ese momento. Esto facilitó y agilizó las comunicaciones telefónicas, debiéndose tener en cuenta el hecho de contar con la reparación y mantenimiento por parte de personal especializado, del material provisto por dicha empresa.

2°) Se instala un servicio de teletipo entre la sección meteorología de la Base Aérea Militar "Santa Cruz" y el Servicio Meteorológico Nacional, además de un servicio de radiofotos meteorológicas.

3°) El Puesto Comando sito en la Comisaría de Puerto Santa Cruz, contó// también con una teletipo SIEMENS (T-1000) entre éste y el mismo organismo en la localidad Comodoro Rivadavia. El material anteriormente citado también fue provisto por la Empresa ENTEL. El tráfico de tipo "calificado", se cursó a travéz de la red de teletipo punto a punto, siendo procesado por sistema LINCE y equipamiento provisto a la Sección Claves.

4°) La Base Aérea Militar "Santa Cruz", se integra a la red de HF con // equipamiento TR-62-H "GRINEL", sintonizador (TR-62) utilizándose dos tipos de antenas:

a) Una de 9 MHZ

b) Una del tipo CITEFA

utilizándose las mismas de acuerdo a las necesidades. El enlace se efectúo en código entre las demás estaciones y como material accesorio, para caso de corta energía, se contó con un grupo electrógeno y dos baterías de 12 V 180 Ampéres.

5°) La red de VHF se formó con tres equipos VHF-AM VEKER, lográndose la comunicación entre la Torre de Control, el Puesto Comando, Aviones en vuelo y el radar respectivamente, a pesar de las irregularidades del terreno y la distancia. Ello se logró presumiblemente gracias a las bondades del equipamiento y a la instalación de sus respectivas antenas en lugares altos y libres de elementos físicos que produzcan interferencia. En todos los casos las antenas fueron colocadas con cable coaxil de 75 OHM, lográndose comunicaciones fluidas sin inconvenientes de tipo técnico, operandosé de acuerdo a los códigos convenidos.

6°) La Artillería Antiaérea contó con equipos portátiles del tipo HANDIE COM, entre las piezas y su respectivo Jefe.

Mismo equipamiento fue provisto al Grupo Técnico, quién pudo operar entre éste y los servicios de pista y apoyo técnico.

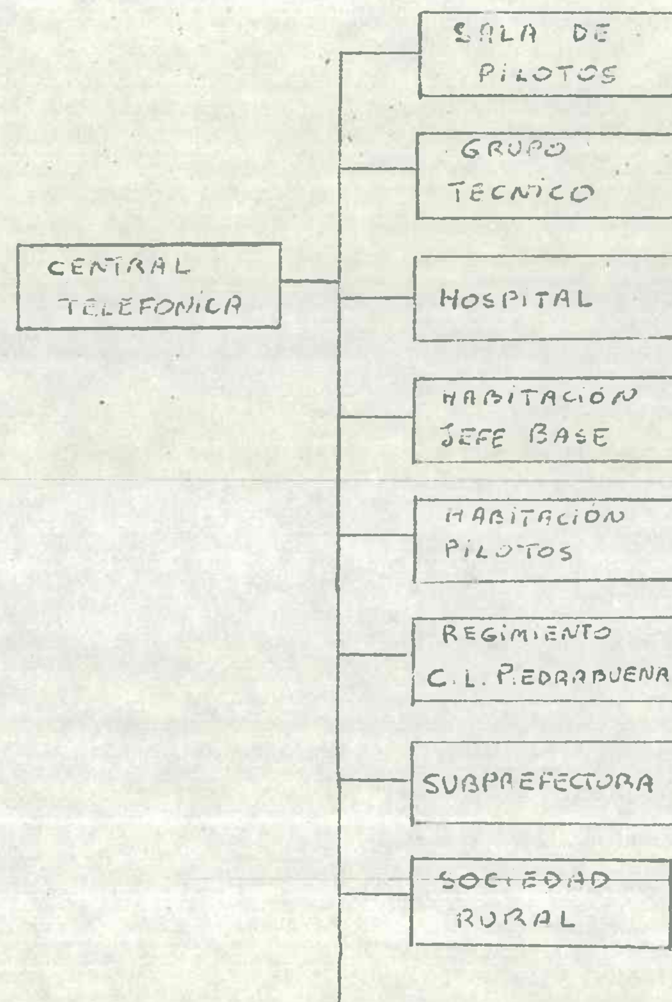
7°) El personal de Ejército y la Armada, instaló en el Puesto Comando // equipamientos de radio para mantener comunicaciones interarmas, pero por lo general poco usado y en algunos casos el equipamiento fue deficiente.

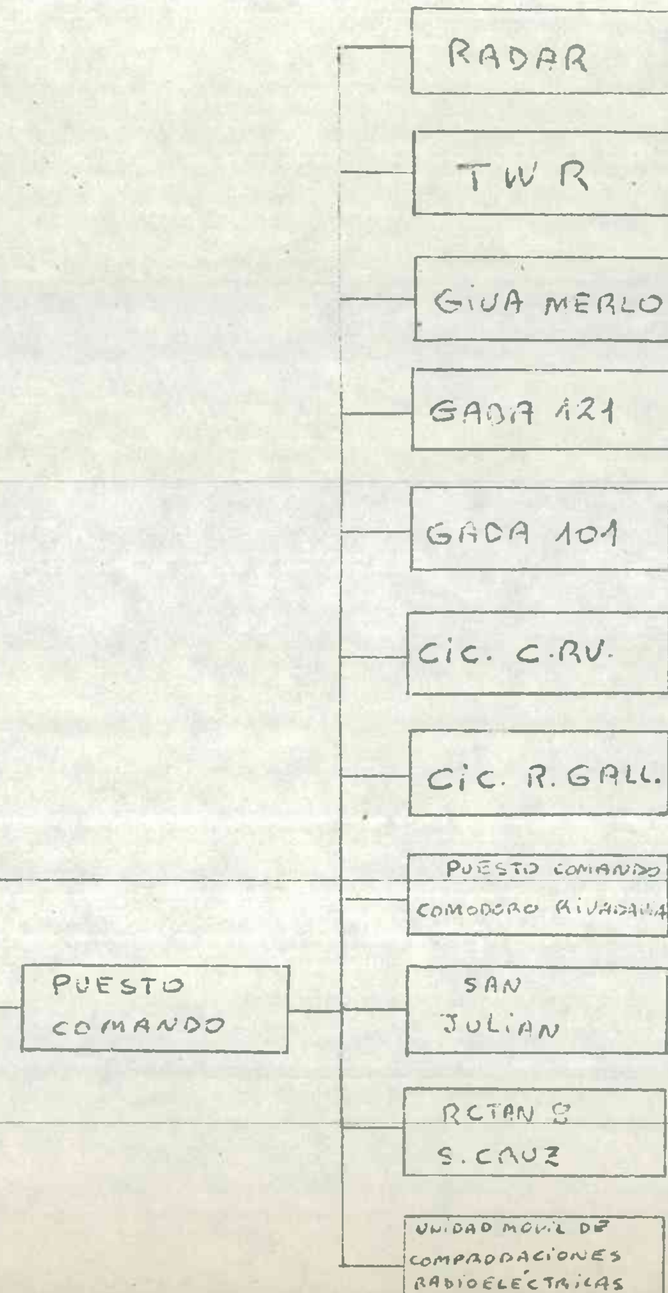
8°) El personal de comunicaciones estuvo integrado por un jefe y un encargado, cuatro operadores de comunicaciones, un técnico, tres teletipistas y cinco soldados Clase 1963 con funciones de operadores telefónicos y estafetas.

9°) Se adjunta al presente informe Anexos 1, 2 y 3.

Teniente ENRIQUE EDUARDO MICHEL
Jefe Comunicaciones B.A.M. "SANTA CRUZ"

(ANEXO 1)



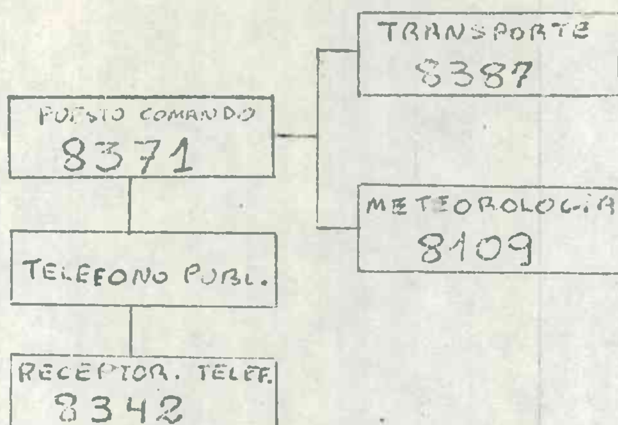


SECRETO

(ANEXO 2)

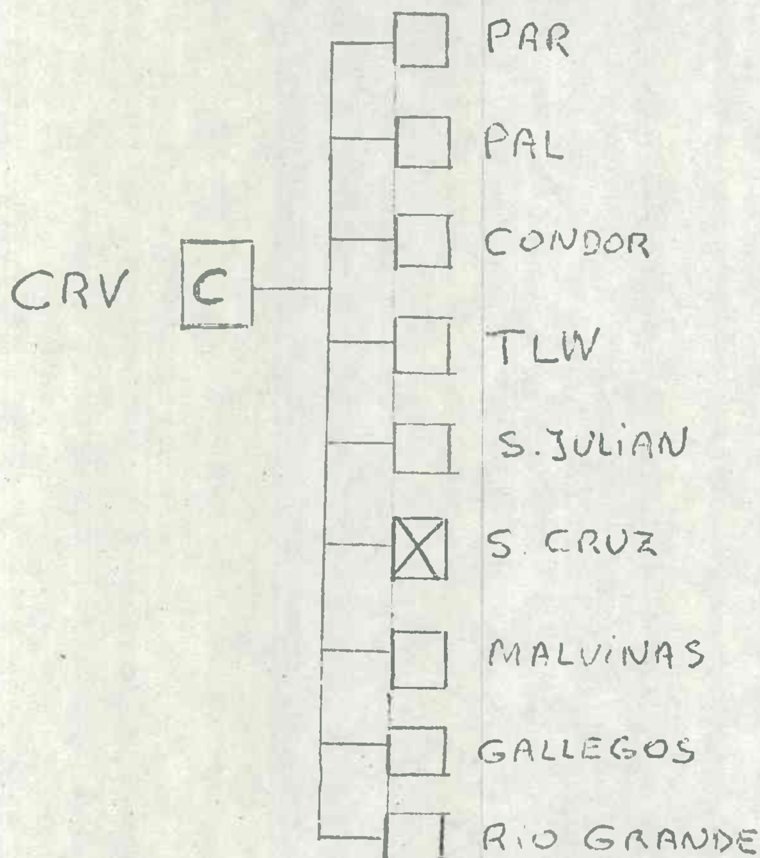
(A)

TELÉFONOS AUTOMÁTICOS ENTEL



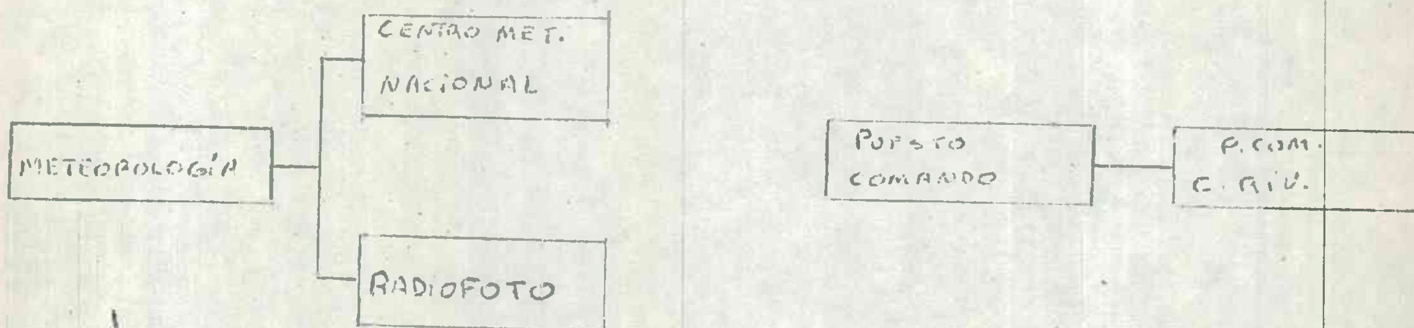
(B)

RED HF GRINNEL



(C)

TTY PUNTO A PUNTO (MICRO ONDAS)



BASE AEREA MILITAR SANTA CRUZ
SECCION COMUNICACIONES

SE DETALLA A CONTINUACION NOMINA DEL MATERIAL PERTENECIENTE AL "GICE" INSTALADO EN BAM "SCZ":

GRINEL TR 62-H	C/U 2	MAT:	0146-0122	E/S
SINTONIZADOR ANTENA (TR 62)	C/U 1	"	0124	"
MICROTELEFONO GRINEL	C/U 2	S/M:		"
ANTENA 9 MHZ	C/U 2	"		"
CABLEADO COMPLETO GRINEL	C/U 1	"		"
COLLING KWM-2A	C/U 1	MAT:	16457	"
CONSOLA 312 B-5	C/U 1	"	9083	"
FUENTE PM-2	C/U 1	"	20026	"
MIC. COLLING M M 1	C/U 1	"	041	"
BOLSA DE CRISTALES	C/U 1 (COMPLETA)	"	-	"
DALPAR	C/U 1	"	1038	"
TTY T-100	C/U 1	"	3533342	"
CITEFA	C/U 1	"	09	"
GEL NAFTERO	C/U 1	"	10155	"
SKY	C/U 2	"	143810-143814	"
CARGADOR BAT SKY	C/U 1	"	145931	"
VHF-AM BEKER	C/U 3	"	7689-7675	"
				"
CABLEADO 220V (BEKER)	C/U 2	S/M	-	"
CABLEADO 28V (")	C/U 1	"	-	"
CENTRAL TELEFONICA SB/22/PT	C/U 1	MAT	51759	"
CARGADOR INDIVIDUAL HC	C/U 6	"	28-06-31-	"
			21-20-29	"
H.C.	C/U 6	"	40021-40110-	"
			40072-40042-	"
			40106-40040	"
T.E. CAMPAÑA	C/U 10	"	70715-70022	"
		"	70521-70543	"
		"	70485-70434	"
		"	70464-70428	"
		"	70427-70568	"

SE DETALLA A CONTINUACION NOMINA DEL MATERIAL PERTENECIENTE AL LA III BRIGADA AEREA.

C/U	DESIGNACION DEL MAT.	DESTINO INTER.	OBSERVACIONES
1	TEVYCOM AM 1E/FUENTE/ MIC./ANT.	DEPOSITO	
2	CARGADOR HT INDIVIDUAL	GT.	CANTIDAD 1 (UNO).
3	H. TALKIE	GT.	Nrs. (11111) (11324) Radio (11122)

- /// -

- /// -

6	PILAS H.COM.		Nuevas
2	BATERIAS VACLUX 12x/180 AMP	RADIO	-
1	CARGADOR MULTIPLE/FUENTE	RADIO	-
4	H. COM	ARTILLERIA	Mat. 35342/46/47/44.

J Teniente ENRIQUE EDUARDO MICHEL
Jefe Comunicaciones B.A.M."SANTA CRUZ"

FUERZA AEREA ARGENTINA
BASE AEREA MILITAR SANTA CRUZ
SECCION COMUNICACIONES

NOMINA DEL PERSONAL MILITAR SUPERIOR Y SUBALTERNO DESPLEGADO EN BASE AEREA SANTA CRUZ.

Ten. D.	MICHEL, Enrique Eduardo	Jefe Com.	(E.Gen.4376).-
S.A.	GOMEZ, Guillermo	Encargado	(Com.11202).-
C.	CASCO, Rubén Dario	Mecom.	(Mecom.18546).-
C.	GIORGIUTTI, Gustavo	"	(Mecom.18787).-
C.	LLANOS, Ricardo	Op.Com.	(Op.Com.19278).-
C.	BONAVITA, Carlos Raul	T.T.Y.	(Ofc.19044).-
C.	PEREYRA, José Carlos	Mecom.	(Mecom.5231).-
C.	PEREZ, César Augusto	Op.Com.	)Gen.6152).-
C.	CASCO, Victorio Nestor	T.T.Y.	(Ofc.5407).-

Personal de Tropa C/63 perteneciente a la III Brigada Aérea.

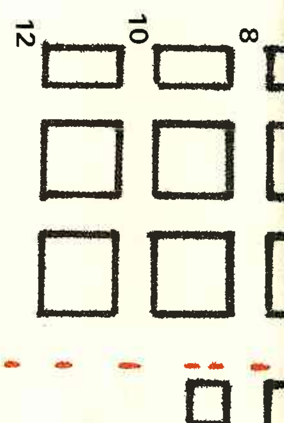
S/C 63	VACCAREZZA, Gustavo	Oper.Telefonista.-
S/C 63	GUDIÑO, Daniel	Oper.Telefonista.-
S/C 63	MOLINA, Hugo	Oper.Telefonista.-
S/C 63	MEDINA, Víctor	Oper.Telefonista.-
S/C 63	GARAY, José	Oper.Telefonista.-

Teniente ENRIQUE EDUARDO MICHEL
Jefe Comunicaciones B.A.M."SANTA CRUZ"

PUERTO SANTA







REG. C.L PIEDRABUENA

CRUZ

N

9
7
5
3
1

6
4
2

REFERENCIAS

1 Comisaría (Puesto Comando)
2 Hospital
3 Habitación .J. BAM.
4 Prefectura
5 ENTEL
6 Microondas
7 ACA
8 Rural
9 Aeropuerto
10 Radar

VHF

Red Telefonica

CIC CRV.
Puesto Cdo C. Rivadavia
San Julian
Giva Merlo
R. Gallegos

7
6
5
1
4
3
2

SECRETO

CUMPLIMIENTO OF POR DIA A PARTIR 01 MAY 82 EN B.A.M. SCZ

1 - OF - 101 05 MAY 82
2 IA-58
GATO
12:30
E y R
14:30

2 - OF - 102 05 MAY 82
2 IA-58
GAUCHO
15:30
E y R
17:30

3 - OF - 103 12 MAY 82
1 TS 60
PLATINO I
14:00
E y R
18:00

4 - OF - 104 13 MAY 82
TS 60
PLATINO I
14:00
E y R
18:00

5 - OF - 105 13 MAY 83
1 TS 60
PLATINO I
09:00
E y R
12:00

6 - OF - 106 15 MAY 82
4 IA-58
POKER
" H "
TRASLADO Y ROF EN MLV
SIN DATOS - NO SE FORMULAN SUGERENCIAS

7 - OF - 107 14 MAY 82
1 TS 60
PLATINO II
09:00
E y R
12:00

8 - OF - 108 15 MAY 82
1 TS 60
PLATINO I
15:00
E y R
18:00

9 - OF - 109 15 MAY 82
1 TS 60
PLATINO II
09:00
E y R
12:00

10 - OF - 110 16 MAY 82
1 TS 60
PLATINO II
09:00
E y R
12:00

11 - OF - 111 16 MAY 82
1 TS 60
PLATINO I
15:00
E y R
18:00

12 - OF - 112 18 MAY 82
1 TS 60
PLATINO II
09:00
E y R
12:00

13 - OF - 113 19 MAY 82
1 TS 60
PLATINO I
09:00
E y R
12:00

14 - OF - 114 18 MAY 82
1 TS 60
PLATINO I
15:00
E y RZ
18:00

15 - OF - 115 19 MAY 82
1 TS 60
PLATINO II
15:00
E y R
18:00

16 - OF - 116 20 MAY 82
1 TS 60
PLATINO I
09:00
E y R
12:00

17 - OF - 117 20 MAY 82
1 TS 60
PLATINO II
15:00
E y R
18:00

18 - OF - 118 21 MAY 82
1 TS 60
PLATINO I
09:00
E y R
12:00

19 - OF - 119 21 MAY 82
1 TS 60
PLATINO II
15:00
E y R
18:00

20 - OF - 120 22 MAY 82
1 TS 60
PLATINO I
09:00
E y R
12:00

21 - OF - 121 22 MAY 82
1 TS 60
PLATINO II
15:00
E y R
18:00

22 - OF - 122 23 MAY 82
1 TS 60
PLATINO I
09:00
E y R
12:00

23 - OF - 123 23 MAY 82
1 G II
PLATINO II
15:00
E y R
18:00

24 - OF - 124 24 MAY 82
1 TS 60
PLATINO I
09:30
E y R
12:00

25 - OF - 125 24 MAY 82
1 G II
PLATINO II
15:00
E y R
18:00

26 - OF - 126 25 MAY 82
1 G II
PLATINO I
09:30
E y R
12:00

27 - OF - 127 25 MAY 82
1 TS 60
PLATINO II
15:00
E y R
18:00

28 - OF - 128 26 MAY 82
1 TS 60
PLATINO I
09:30
E y R
12:00

29 - OF - 129 26 MAY 82
1 TS 60
PLATINO II
15:00
E y R
18:00

30 - OF - 130 27 MAY 82
1 TS 60
PLATINO I
11:00
E y R
12:00

31 - OF - 1251 27 MAY 82
2 IA-58
GAUCHO
15:00
TRASLADO Y ROF A MLV
SIN HORA ARR

32 - OF - 1257 28 MAY 82
3 IA-58
FIERRO
09:00
TRASLADO MATERIAL Y EVENTUAL AOT
SIN DATOS ARR

33 - OF - 131 28 MAY 82
1 TS 60
PLATINO I
09:30
E y R
12:00

34 - OF - 1265 29 MAY 82
3 IA-58
MAYO
12:30
TRASLADO Y EVENTUAL AOT EN MLV
14:40

35 - OF - 132 31 MAY 82
1 TS 60
PLATINO
09:30
E y R
12:00

36 - OF - 133 31 MAY 82
1 TS 60
PLATINO
15:00
E y R
18:00

37 - OF - 134 01 JUN 82
1 TS 60
PLATINO I
09:30
E y R
12:00

38 - OF - 135 01 JUN 82
1 TS 60
PLATINO II
15:00
E y R
18:00

39 - OF - 136 02 JUN 82
1 TS 60
PLATINO I
09:00
E y R
12:00

40 - OF - 137 02 JUN 82
1 TS 60
PLATINO II
15:00
E y R
18:00

41 - OF - 138 03 JUN 82
1 TS 60
PLATINO I
09:30
E y R
12:00

42 - OF - 139 03 JUN 82
1 TS 60
PLATINO II
15:00
E y R
18:00

43 - OF - 1301 03 JUN 82
3 IA-58
POKER
15:30
E y R
17:00

44 - OF - 1299 03 JUN 82
3 IA-58
FIERRO
14:00
E y R
15:30

45 - OF - 140 04 JUN 82
1 TS 60
PLATINO I
09:30
E y R
12:00

46 - OF - 141 04 JUN 82
1 TS 60
PLATINO II
15:00
E y R
18:00

47 - OF - 142 05 JUN 82
1 TS 60
PLATINO I
09:30
E y R
12:00

48 - OF - 143 05 JUN 82
1 TS 60
PLATINO II
15:00
E y R
18:00

49 - OF - 144 06 JUN 82
1 TS 60
PLATINO I
09:30
E y R
12:00

50 - OF - 145 06 JUN 82
1 TS 60
PLATINO II
15:00
E y R
18:00

51 - OF - 146 07 Jun 82
1 TS 60
PLATINO I
09:30
E y R
12:00

52 - OF - 147 07 JUN 82
1 TS 60
PLATINO II
15:00
E y R
18:00

53 - OF - 148 08 JUN 82
1 TS 60
PLATINO I
09:30
E y R
12:00

54 - OF - 149 08 JUN 82
1 TS 60
PLATINO II
15:00
E y R
18:00

55 - OF - 1320 08 JUN 82
2 IA-58
CURI
14:00
E y R
15:30

56 - OF - 1322 08 JUN 82
2 IA-58
TERO
15:30
E y R
17:00

57 - OF - 150 09 JUN 82
1 TS 60
PLATINO I
09:30
E y R
12:00

58 - OF - 151 09 JUN 82
1 TS 60
PLATINO
15:30
E y R
18:00

59 - OF - 152 10 JUN 82
1 TS 60
PLATINO I
09:30
E y R
12:00

60 - OF - 153 10 JUN 82
1 TS 60
PLATINO II
15:00
E y R
18:00

61 - OF - 1333 10 JUN 82
2 IA-58
BAGRE
15:30
E y R
17:00

62 - OF - 1336 10 JUN 82
2 IA-58
NAHUEL
14:00
E y R
15:30

63 - OF - 154 11 JUN 82
1 TS 60
PLATINO II
09:30
E y R
12:00

64 - OF - 155 11 JUN 82
2 IA-58
NAHUEL
15:00
E y R
16:30

65 - OF - 156 12 JUN 82
1 TS 60
PLATINO II
09:30
E y R
12:00

FUERZA AEREA ARGENTINA
BASE AEREA MILITAR "SANTA CRUZ"
SECCION INTELIGENCIA

SECRETO

ANEXO 4

M E M O R A N D U M

PARA INFORMACION DE: JEFE BASE AEREA MILITAR "SANTA CRUZ.-

PRODUCIDO POR: LA SECCION INTELIGENCIA DE LA BASE AEREA MILITAR SANTA CRUZ.-

Puerto Santa Cruz, 19 de junio de 1982.-

ASUNTO: Elevar Informe Final.-

PERSONAL

1. La cantidad de personal asignado a la Sección, resultó suficiente para la realización de las tareas correspondientes a la Inteligencia Aérea, Cifrado y Decifrado de Mensajes y actividades de Contrainteligencia.

2. El personal se desempeñó con profesionalismo y empeño en todo momento, dedicando su capacidad en bien de la misión y en toda otra actividad que se le encomendo; se adjunta Anexo "ALFA", con la nómina del Personal de Inteligencia de la Base Aérea Militar "Santa Cruz".

INTELIGENCIA AEREA

3. La actividad de "REUNIONES PREVIAS AL VUELO" (RPV), se llevaron a cabo diariamente informándose al personal de pilotos, sobre el poder naval y aéreo del oponente y sobre sus sistemas de armas, de acuerdo a la bibliografía recibida del Comando de la Fuerza Aérea Sur (CFAS), y actualización permanente sobre la situación general en "Malvinas", de acuerdo a los mensajes recibidos diariamente.

4. Además se informó, en "BUSQUEDA Y SALVAMENTO" (B y S) sobre la supervivencia en el mar, actividad que se reiteró en todas las RPV, de la que surgió las deficiencias de traje antiexposición, balsas salvavidas y ración de supervivencia en el mar, para el personal convocado que, realizaron Exploración en el mar y Eventual Reconocimiento.

5. En todas las misiones de Exploración y Reconocimiento Eventual y Ofensivo sobre el mar, se realizaron los INTERROGATORIOS A LAS TRIPULACIONES DE COMBATE (ITC), consistiendo en 49 (CUARENTA Y NUEVE) ITC, de Eventual Reconocimiento por las aeronaves TS-60 - Aerostar - LV MEN - LV MEN y IA 50 - T-119; y 20 (VEINTE) ITC de Reconocimiento Ofensivo (IA-58) y 4 (CUATRO) ITC al personal de la aeronave guía a Malvinas (MU 2 B 60/LV ODZ).

OFICINA DE CIFRADOS

6. El material utilizado en dicha Oficina, un HC 500, se adaptó a las circunstancias sin novedad.

OTRAS ACTIVIDADES

7. La Sección Inteligencia de la Base Aérea Militar "Santa Cruz", opera a partir

///

SECRETO

///

del día 12-ABR-82, en oportunidad de instalarse la Unidad en el Departamento de Puerto Santa Cruz (Pcia. de Santa Cruz), teniendo su asiento en el Puesto Comando, en la Comisaría del Departamento en cuestión.

8. Al quedar instalada la Sección Inteligencia, se hace cargo de la misma por orden del Jefe de la Base, Comodoro D. HUGO OSCAR GIAMPAOLETTI (E Air 1407), el Alférez D. LUIS EUGENIO BLANCHET RUBIO (E Air 3774) como Jefe y el Suboficial Ayudante HECTOR EUGENIO GONZALEZ (Icia 11530) como Encargado; comenzando de inmediato la preparación de gráficos para las Exposiciones Previas al Vuelo (EPV). Asimismo, se pone en funcionamiento la Oficina de Cifrados (Ver Anexo "ALFA", nómina del Personal de Claves).

9. El día 12-ABR-82 a las 19:45 horas, se recepcionó la información relacionada con la presencia de un Capitán de la Armada Chilena de nombre LUIS MIQUELE; de acuerdo a lo informado por el Suboficial Principal FRANCISCO MORO (FA). Se elevó un informe por mensaje, ampliado por nota al CFAS A-2 para su conocimiento; continuándose la búsqueda en forma exhaustiva, la que arrojó un resultado infructuoso.

10. El día 13-ABR-82 a las 07:30 horas, efectuaron su presentación a la Sección Inteligencia el Suboficial Auxiliar ANTONIO RAUL DI COSTA (Icia 13737) y el Cabo Principal MARIO FERNANDO JUAREZ (Icia 14967), integrándose los causantes a la dotación de la Sección.

11. Por orden del CFAS A-2, se elevan Partes de Novedades de la Sección Inteligencia a las 09:00 y 18:00 horas, hasta nueva orden.

12. El 14-ABR-82 a las 10:30 horas, se confeccionó un Informe Espontáneo (Situación Psicosocial), con referencia a la Soberanía en las "Islas Malvinas", elevándose el mismo al CFAS A-2.

13. A las 17:00 horas, efectuó su presentación el Mayor D. DANILO ALBERTO SAMBUELLI (E Gen 2097), haciéndose cargo de la Jefatura de la Sección Inteligencia y a las 19:30 horas, lo hace el Suboficial Auxiliar ORLANDO JOSE FALCON (Icia 12598), quién comienza a desempeñarse como Encargado de la Sección Inteligencia. Quedando de esta forma completa la dotación de la Sección.

14. Se realizan tareas de Contrainteligencia, las que consisten en:

1°) Control de Población, referidas a ciudadanos extranjeros, periodistas, etc.

2°) Control de líneas telefónicas.

3°) Control Aeroportuario.

15. El Personal de Suboficiales de la Sección Inteligencia, colaboró en la preparación y armado de Bombas "NAPALM", como así también en todos los vuelos de Exploración sobre el mar y Eventual Reconocimiento.

16. El Jefe de la Sección Inteligencia, representó en dos actos conmemorativos al "25 de Mayo" de este Departamento, al Jefe de Unidad, en el Colegio Secundario N° 3 "Naciones Unidas" y en el Jardín de Infantes "Tamborcito de Tacuarí".

17. Entre los días 07 y 08-JUN-82, el Personal de Inteligencia organizó la evacuación de heridos, en la Plataforma del Aeródromo (AD) Santa Cruz (SCZ), hacia los aviones arribados, en helicópteros y ambulancias desde el buque hóspital "BAHIA PARAISO".

18. El AD SCZ, era sobrevolado en horas nocturnas por aviones no identificados,-

///

SECRETO

lográndose luego de establecerse una "Alarma Roja" y haberlo ametrallado y cañoneado, que dichas aeronaves pertenecían a la Armada Argentina; incidente recibido de dicha novedad en Torre de San Julián, como asimismo los cambios del "Plan de Vuelo", en vuelo, ocasionando consecuentes alarmas; también se notaba el desconocimiento de los indicativos de reconocimiento.

19. La Fuerza Ejército contó para la realización del mantenimiento de sus radares, en especial en AD SCZ, un especialista de nacionalidad norteamericano, llamado TOM HURT, personal que estaba muy interesado en los lugares de instalación de los mismos dentro del país, como asimismo donde se encontraban los Radares de Vigilancia, los Radares CONTROVS, Directores de Tiro de Artillería, los Misiles ROLAND, y muy especialmente interesado en conocer el sexto Radar de Ejército, igual al instalado en Santa Cruz "ALERTA MK2 CARDION"; el mismo fue inspeccionado en dos visitas, la primera del 05 al 06-JUN-82 y la segunda del 14 al 16-JUN-82, perteneciente al CAPA 101 de Boulogne.

20. El personal asignado a la función de seguridad de la Fuerza Ejército, confundió el ascenso del lucero, con un fenomeno "OVNI", notándose en esto una falta de instrucción.

21. Personal de la propia Fuerza cometió un error de percepción, desde la Torre de Control, al observar hacia el Norte la aproximación de tres helicópteros, provocando la instauración de la "Alarma Roja", y la salida de una Escuadrilla de IA-58.

22. La Unidad fue visitada en tres oportunidades por periodistas, el primer grupo arribó desde Río Gallegos y lo componían por Revista Gente: GRACIELA COCCISE y JULIO CARTIER, por 7 Días: JOSE PORTA y MARIO PAGANITTI, por ATC: HECTOR CARBALLO, por DYN: CARLOS CARRION, por ILA: EDUARDO DOTADA; el segundo grupo por LUISA CORRADINI de Editorial "Perfil" y corresponsal de "La Semana" y "Revista 10", la acompañaba el fotógrafo MARIO MANUSIA; el tercer grupo por la "Revista Somos": JORGE ALI, por la Editorial Atlántida el fotógrafo HUMBERTO SPERANZA y por la Agencia DYN MARCELO RONEA.

23. Arribaron al AD SCZ, PEDRO RANIERI y MIGUEL ANGEL OLIVASTRI representantes de CITEFA con credenciales avaladas por el Comodoro (R) D. HECTOR NAZARENO CIROTTI, quienes efectuaron su presentación a la Fuerza Ejército destacados en SCZ.

24. Se adjunta listado de las Estaciones de los Radioaficionados, dentro de la influencia de la localidad de Puerto Santa Cruz (Ver Anexo "BRAVO").

25. Esta Sección, entre otras tareas ha confeccionado el "Diario de Guerra", de lo cual se han redactado los párrafos precedentes, asimismo, ha elevado el Informe Final Diario de todas la misiones de Exploración y Reconocimiento, que ha realizado la Unidad.-

Mayor DANILO ALBERTO SAMBUELLI
Jefe Sección Inteligencia

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO FUERZA AEREA SUR
BASE AEREA MILITAR SANTA CRUZ

SECRETO

ANEXO 5

EVACUACIONES

PRIMERA EVACUACION

1. La primera evacuación se realizó entre los días 052100 Jun y 061800 Jun 82. Los evacuados en un total de 160 estaban compuestos por:

1°) 60 Náufragos de Armada.

2°) 7 Heridos de Fuerza Aérea (Ambulatorios)

3°) 93 Heridos de Ejército (39 Camillas 54 Ambulatorios)

2. La evacuación se cumplió en dos etapas:

1°) Primera etapa: Traslado desde Alta Mar hasta el Aeropuerto por medio de (2) Helicópteros Sea King que realizaron 10 vuelos entre el Barco BAHIA PARAISO y el Aeropuerto y desde allí por medio de 1 C-130 (mixto 18 camillas resto Ambulatorios) y 3 F-28 (1 ARA para naúfragos, 1 F-28 (9 camillas) y 1 F-28 (Ambulatorios). La evacuación se realizó entre las 052100 Jun y 060400 Jun 82.
Los aviones evacuaron al personal a CRV - EPO y PAL. En esta etapa se evacuaron 139 personas de acuerdo con el siguiente detalle:

a) 60 Náufragos de Armada.

b) 7 Heridos de Fuerza Aérea (Ambulatorios)

c) 72 Heridos de Ejército (27 Camillas y 45 Ambulatorios)

2°) Segunda etapa: El Barco amarró en el Puerto de Punta Quilla y se trasladaron por tierra en ambulancias, los heridos más graves de la evacuación, hasta el Aeropuerto. Desde allí en 1 F-28 (configuración camillas) hasta EPO y AER. Esta etapa se cumplió entre 11:00 y 18:00 06 Jun 82 y comprendió la evacuación de 21 Heridos graves en camillas, todos de Ejército.

3. Los inconvenientes que se presentaron en esta etapa fueron los siguientes:

1°) El F-28 de la Armada llegó 4 horas tarde pese a todas las coordinaciones previas realizadas, lo que motivó la congestión de las instalaciones del Aeropuerto con los náufragos ya que estaba previsto embarcarlos directamente desde los helicópteros al avión.

2°) Pese a todas las coordinaciones realizadas Ejército no tuvo en oportunidad, las 200 mantas y los 20 camilleros que se habían comprometido aportar en las reuniones previas de coordinación, por lo que las mantas fueron al barco recién en el tercer vuelo de Helicóptero y se improvisó camilleros con el personal existente en el Aeropuerto.

3°) Hubo una congestión de personal sanitario en el Aeropuerto tanto de Ejército como de Fuerza Aérea que dificultó la operación. Se debe utilizar el personal indispensable, sobre todo teniendo en cuenta las reducidas instalaciones del Aeropuerto y el frío reinante de la zona que dificulta la permanencia a la interperie.

SECRETO

SEGUNDA EVACUACION

4. Esta evacuación se realizó el 13 Jun 82 entre las 06:00 y las 13:00. Se evacuaron 36 Heridos de Ejército (21 camillas y 15 ambulatorios). Se realizó el traslado en ambulancia desde Puerto Punta Quilla donde atracó el Barco Almirante IRIZAR hasta el Aeródromo Santa Cruz y en F-28 desde SCZ hasta EPO y PAL. Se utilizó para la evacuación 2 aviones F-28, 1 en configuración camillas (21 heridos) y otro en configuración PAX (15 Ambulatorios).

5. Los inconvenientes que se presentaron se debieron tambien a que Ejército no tuvo en oportunidad un camión para llevar las camillas vacias desde el avión hasta el Puerto, pese a las reiteradas coordinaciones que se habían realizado con anterioridad. Asimismo se cambió el horario de iniciación de la evacuación (de las 06:00 a las 09:00) sin informarle a Fuerza Aérea que desde las 05:30 hs tenía todos los medios aéreos y terrestres a disposición.

TERCERA EVACUACION

6. Esta evacuación se realizó el 20 Jun 82 entre las 09:00 y las 20:00 hs. Comprendió el traslado de 1.734 personas de las cuales 90 heridos (57 en camillas y 33 ambulatorios) y 1.644 evacuados.

7. La evacuación se realizó desde Puerto Punta Quilla, en donde había atracado el Barco Bahia Paraiso, hasta el Aeropuerto, en ambulancia los 40 heridos en camilla y en Omnibus los ambulatorios y evacuados.

8. Desde el Aeropuerto SCZ se realizó un puente aéreo con GAL con 3 F-28 que realizaron un total de 22 vuelos para los evacuados. Los heridos en camillas y ambulatorios; fueron trasladados a CRV - EPO y PAL en un C-130 configuración camillas.

9. Desde SCZ a EPO se realizó dos vuelos de evacuación con F-28 ARA, 1 F-28 con evacuados y heridos ambulatorios de ésa arma y dos vuelos en Eléctra con evacuados.

10. El total de efectivos evacuados (1.734) se discriminaba de la siguiente forma:

1°) Fuerza Aérea 191.

2°) Armada 478.

3°) Ejército 1065

11. El total de heridos (90) se detalla como sigue:

1°) Fuerza Aérea 4 (1 camilla más 3 ambulatorios)

2°) Armada 34 (16 camillas más 18 ambulatorios)

3°) Ejército 52 (23 camillas más 29 ambulatorios)

12. Los inconvenientes que se presentaron en ésta última evacuación fueron los siguientes:

1°) Saturación de la reducida plataforma del Aeropuerto debido a la gran cantidad de aviones que llegaron a un mismo tiempo, sin previo aviso, lo que obligó a hacer aterrizar algunos aviones en SJU o mantenerlos en la cabecera opuesta de la pista en uso.

2°) Avión Lear que contribuyó a la congestión de la plataforma y el tráfico, con familiares de personal fallecido en MLV, y que no tenían nada que ver con la operación específica.

3°) Como se trató de un requerimiento específico de Ejército ante el CAE, todo se organizó en BUE sin intervención de la FAS, por lo que no se pudo organizar el tráfico de los aviones de acuerdo con la disponibilidad de plataforma, como se había realizado en operaciones anteriores.

4°) El incumplimiento de horarios por parte del F-28 de la Armada congestionó más aún la plataforma y pista, luego de iniciado el puente aéreo con CAI.

COM HUGO GIONI[illegible]

APENDICE 1

P E R S O N A L

NOMINA DE PERSONAL MILITAR SUPERIOR Y SUBALTERNO DE LA SECCION INTELIGENCIA DE LA B.A.M. "SANTA CRUZ"

Nº DE ORDEN	G R A D O	APELLIDO Y NOMBRE	Nº DE LIBA	E S C A L A F O N	E S P E C I A L I D A D	C A R G O
1.-	Mayor *	SAMBUELLI, Dánilo Alberto	2.097	General	Oficial de Inteligencia	Jefe Sección Inteligencia.-
2.-	S.A. *	GONZALEZ, Héctor Eugenio	11.530	General	Auxiliar de Inteligencia	Encargado Oficina de Cifrados.-
3.-	S.Aux. **	FALCON, Orlando José	12.590	General	Auxiliar de Inteligencia	Encargado Inteligencia Aérea.-
4.-	S.Aux. ***	DI COSTA, Antonio Rául	13.727	General	Auxiliar de Inteligencia	Encargado Contrainteligencia.-
5.-	S.Aux. *	BENITEZ, Gustavo Adolfo	12.598	Administración	Oficinista	Operador de Claves.-
6.-	C.P. ***	JUAREZ, Mario Fernando	14.967	General	Auxiliar de Inteligencia	Auxiliar Contrainteligencia.-
7.-	Cabo *	VEGA, La Cruz Alcides	19.045	Administración	Oficinista	Operador de Claves.-

DESTINOS DE ORIGEN DEL PERSONAL

* = III Brigada Aérea.-

** = Regional Inteligencia Oeste.-

*** = Jefatura II - Inteligencia.-

FUERZA AEREA ARGENTINA
BASE AEREA MILITAR "SANTA CRUZ"
SECCION INTELIGENCIA

APENDICE 2

NOMINA DE ESTACIONES RADIOELECTRICAS DE RADIOAFICIONADOS DE PUERTO SANTA CRUZ

Nº DE ORDEN	APELLIDO Y NOMBRE	Nº DE DOCUMENTO	DOMICILIO	CARACTERISTICAS		
1.-	THOMPSON, Katalina C. de		Avda. Piedrabuena 318	LU 4 XAH	Argentina	Yaesu 101 E
2.-	CAR ROLLIT, Leslie Harold	1.531.275	25 de mayo 781	LU 1 XCB	"	Yaesu FT 400 dx.
3.-	COZZETTI, Carlos Alberto	4.050.990	San Juan Bosco 800	LU 3 XAQ	"	Casero, A.M.
4.-	PAGNIO, Clara M. Alvarez de	2.050.225	9 de julio 884	LU 3 XCG	"	Casero, A.M.
5.-	LEWIS, Teodoro Gilberto	1.517.676	Avda. Roca 300	LU 2 XAJ	"	A.M.
6.-	QUINTAS, Filomena de		Belgrano 48	LU 4 XCG	"	B.L.U., A.M.
7.-	BOROJOVICH, José Luís	7.972.532	San Juan Bosco 723	LU 1 XF	"	Kenwood TS 120
8.-	MARQUEZ, Juan		Belgrano 303	LU 1 XBP	"	Yaesu 101 ZM
9.-	CONROY, Muriel Edith N. de	2.311.423	Estancia "La Suerte"	LU 8 XAX	"	Casero, A.M.
10.-	CLEMENTE, Conceição	7.313.415	Estancia "La Santacruceña"	LU 8 XBL	"	Yaesu 707
11.-	FEU, Fortía	1.529.483	Estancia "Cordon Alto".	LU 7 XCB	"	BLU, A.M.
12.-	PIÑERO, Matías	7.313.424	Estancia "La Florinda"	LU 9 XBR	"	
13.-	STIGLIANO, Antonio Héctor	7.316.895	Estancia "Doraike"	LU 7 AHH	"	A.M. unicamente
14.-	HALLIDAY, Guillermo	7.313.420	Estancia "El Zorro"	LU 8 XB	"	A.M.
15.-	WALLIS, Alfredo Tomás Charles	7.321.132	Estancia "Sarita"	LU 6 XB	"	
16.-	COZZETTI, Lucía Concepción	9.795.764	Estancia "La Maggie"	LU 6 XC	"	A.M.
17.-	WATSON, Carlos David	1.516.087	Estancia "El Mendocino"	LU 7 XD	"	
18.-	WATSON, María Elena FEU de	4.598.643	Estancia "La Argentina"	LU 3 XCM	"	BLU A.M.
19.-	MUR, María Guatti de	6.965	Estancia "La Montevideo"	LU 4 XF	"	
20.-	PEREZ COMPANC, Jorge Gregorio	4.150.211	Estancia "San Ramón"	LU 1 XCZ	"	BLU

6

INFORME DE LA B A M "TRELEW"

1. ORGANIZACION APLICADA

La II Brigada Aérea, en cumplimiento de lo establecido en el párrafo 41 del Anexo "CHARLIE" del Plan de Operaciones Nº 2/82 "Mantenimiento de la Soberanía", debió incluir en su despliegue Servicios de Racionamiento, Alojamiento, Seguridad, Sanidad y Generales, para completar las existentes, ya que en la coordinación efectuada el día 05 ABR 82, se comprobó que los mismos eran insuficientes para asegurar el normal desarrollo de los medios alojados en dicha Base.

La orgánica aplicada se detalla en Anexo "ALFA".

2. INFRAESTRUCTURA

Pistas: Adecuada así como los Servicios de Balizamiento, Torre y Radioayudas que funcionan eficientemente.

Dispersión: sólamente se pudo realizar una dispersión muy limitada por la insuficiente cantidad de calles de rodaje y áreas consolidadas para tal fin. Carencia de accesos que faciliten la tarea.

Refugios:

a) De aviones: Los existentes son muy precarios y consisten en mamelones de tierra que no alcanzan a cubrir los empenajes de las aeronaves, construídos casi en una misma línea a lo largo de la pista, no siendo aptos para brindar seguridad en caso de ataque aéreo y/o terrestres, pudiendo ser barridos en una sola corrida.

b) De personal: constan de zanjas construídas en las proximidades de las instalaciones, sin techo para protección. Esto posibilita que las contínuas lluvias aneguen los mismos; carecen de adecuada señalización, inconveniente que incide fuertemente en casos de alarma nocturna, ya sea en ejercitaciones llevadas a cabo a fin de instruir al personal, como en casos reales.

Conexión con rutas: Deficientes, ya que se cuenta sólo con acceso a la B A A Z y Aeropuerto, cuyas dimensiones impiden el desplazamiento de un avión de las características del CNBR (6,20 mts de trocha y 19,40 mts de envergadura).

Plataformas: La operación simultánea con máquinas de la Armada, de Fuerza Aérea en tránsito y de exploración y reconocimiento que pernoctaban en la Unidad, dificulta el acceso al hangar asignado al Escuadrón Técnico, circunstancia ésta que obliga al desplazamiento de diferentes aeronaves hacia la Plataforma Civil, con las consiguientes demoras en el traslado de Tripulantes y material, cómo así también una mayor demanda de vehículos no siempre a disposición.

Zona de armado y desarmado: Es imperioso que la zona de armado de bombas, debe estar protegida por refugios previniendo eventuales ataques aéreos o terrestres. Estas operaciones se realizaron a la intemperie, con los inconvenientes lógicos del clima.

Esas condiciones meteorológicas (bajas temperaturas y abundantes - lluvias) inciden desfavorablemente en los tiempos de cambios de - configuraciones.

Polvorines de campaña: No existentes. Las instalaciones destinadas a ese fin son de dimensiones inadecuadas de acuerdo al material explosivo al ser almacenados (muy chicos). El acceso a los mismos no aseguran la continuidad en las operaciones en caso de lluvia, por ser dichos accesos de tierra, circunstancia agravada por el tipo de suelo sin firmeza, por el peso a transportar y el escaso despeje - de los carros transportadores de bombas, lo que obligó en numerosas oportunidades al desplazamiento por la pista principal, motivando - demoras en la operación, al deber suspenderse por tránsito de aeronaves.

Pistas de emergencia en caminos del área: No existen rutas aptas. Son muy angostas para la trocha del avión CNBR, y por las características topográficas de la zona, cuyas elevadas pendientes dificultan la operación. La pista del Aeropuerto Viejo,si bien no cuenta - con balizamiento ni radioayudas, está en buenas condiciones para operar, constituyendo muy buena alternativa en casos de emergencia.

3. SERVICIOS

a) Alojamiento: Muy bueno para el Personal Militar Superior y Subalterno en el grado de Cabo Principal a Suboficial Mayor. No así - en las jerarquía de Cabo, Cabo 1º y Personal Civil,debido al encuadre que rige en la Armada, debiendo convivir los citados con el personal de Tropa. Esta situación trajo aparejada algunos inconvenientes al contrastar con la modalidad impuesta en nuestra Fuerza.

b) Racionamiento: Para el Personal de Tripulantes, el menú previsto por el Servicio Logístico de la B A A Z, no se adapta al recomendado para el caso, por lo que se debió solicitar un regimen prescripto por el Médico de la II Br Aé.
Para el resto fue adecuado, no así en el caso de Cabos y Cabos 1º (se exceptúa el Personal Civil que racionó en la Casa de Suboficiales Superiores), por el ya mencionado encuadre de estas jerarquías.

c) Transporte: Dada la escasa cantidad de vehículos disponibles, los mismos fueron afectados a cumplir tareas diversas en forma simultánea, ocasionando demoras en la ejecución de las mismas. El mantenimiento fue adecuado y efectuado en la medida que la circunstancias lo permitían.

d) Contra Incendio: El Servicio prestado por la Unidad se complementó con los medios desplegados por la II Br Aé, logrando una prestación eficiente.

e) Sanidad: Este Servicio se prestó en forma óptima contando con provisión de medicamentos, elementos de curaciones, etc., en cantidad suficiente para atender las necesidades sanitarias de todo el personal de la Base.

Para el caso de ataques a la Unidad, se aseguró el apoyo suficiente como para cubrir las necesidades que se hubieran podido plantear en situaciones de emergencia, mediante coordinaciones efectuadas con el medio civil.

f) Abastecimiento: No se cuenta con un local adecuado y seguro para Depósito de Intendencia, razón por la cual se hace necesario que todo el personal que despliega, lo haga con la totalidad de su vestuario y equipos, a fin de facilitar la tarea administrativa de este Servicio.
En relación al combustible de uso aeronáutico, no hubo problemas en cuanto a la provisión, como así tampoco en lo referido a su - análisis, el que se realizó con medios del Laboratorio de Análisis de la II Br Aé.

g) Oxígeno: La provisión sufrió inconvenientes, debido a que la - Planta productora de Trelew carecía de equipamiento para el llenado de los tubos con una presión de 2.000 Lbs., situación que - fue subsanada, enviándose los envases a cargar a CRV.

4. SEGURIDAD Y DEFENSA: Este Servicio fue cubierto por la Ca PM de la II Br Aé, complementándose con el sistema existente en la B A A Z. Se cubrieron TRES (3) Puestos Fijos de Guardia a cargo de Personal Militar Subalterno pertenecientes a los Escuadrones Base y Técnico. Es recomendable que el personal del Escuadrón Técnico no sea afectado a este tipo de servicio.

5. V Y C A: Se contó sólo con el Radar ELTA perteneciente a la Batería Antiaérea, que da información de distancia hasta 20 Km y Radial de Aproximación, no siendo suficiente para cumplimentar este requerimiento.

6. Artillería Antiaérea: Su dependencia en el plano operacional fue del PC apoyado por el Escuadrón Base sobre el cual se encaminaron los requerimientos necesarios. Durante la permanencia de la Batería en el despliegue, los refugios para la misma fueron construídos a mano como asimismo los polvorines de cada una de las piezas. Por medios de teléfonos de campaña se comunicó con Operaciones de la BAM TRE. Para - comunicación entre las Piezas desplegadas y el Radar, se dispuso de - transmisores propios. La Batería de cañones RH 20 mm no están en capacidad de operación nocturna eficáz, siendo además, por el número de piezas montadas, insuficiente para cubrir los objetivos a defender. Se sugiere contar con un radar de mayor alcance y sistema de identificación IFF.

7. Comunicaciones internas y con el Cdo FAS: Con referencia al local en el cual se instaló este Servicio, no fue el adecuado, debiendo ser - compartido con las Secciones Economía, Contaduría, Personal y Asesoría Jurídica. Las comunicaciones internas cumplimentaron todos los - requerimientos, como así también los externos con la FAS en cuanto - hace a los enlaces radioeléctricos ordenados, habiéndose encontrado inconvenientes en los medios alámbricos, debido a las deficiencias - del sistema empleado en la zona por ENTEL.

8. Búsqueda y Salvamento: La capacidad para efectuar B y S en la Unidad fue muy limitada, contándose con un helicóptero HUGHES sin ningún equipamiento electrónico de recepción abordo que permita recepcionar la señal del equipo de supervivencia de los tripulantes.
No cuenta el helicóptero asignado a esta tarea con dispositivos tales cómo: eslinga o torno para izar a un tripulante, como así tampoco camilla, siendo un medio no apto para realizar tarea de rescate sobre el mar por no poseer un aceptable radio de acción.

9. Armamento y equipos de apoyo específicos: Es imprescindible contar con vehículos apropiados asignados al Servicio de Armamento para remolque de los carros de bombas de 1.000 Lbs. Asimismo es necesario disponer de una fuente auxiliar de energía eléctrica (28 volts - Hobbart) que accione cada carro elevador de bombas a los efectos de minimizar los tiempos de carga de los aviones, experiencia recogida en estas operaciones en que se debió accionar manualmente y con mucha frecuencia el sistema, lo que implica un esfuerzo apreciable del personal y una demora excesiva en la tarea.

10. Cumplimiento Ordenes Fragmentarias: Se acompañan como Anexo "BRAVO" las obrantes en esta BAM.

11. Procedimientos operativos aplicados para AON - AOT: En las misiones correspondientes al día 01 MAY 82 por Órdenes Fragmentarias Nº 1111 y 1117, fueron asignados objetivos navales para atacar en procedimientos BTR. Se desconocía que en la ruta de aproximación se encontraba un núcleo considerable de la flota enemiga, la que interceptó a las Ellas propias con aviones Sea-Harrier y misiles mar-aire.
El procedimiento BTR para destruir o neutralizar objetivos navales con el avión CNBR no es factible, teniendo en cuenta las capacidades del enemigo, por las siguientes razones:

a) Baja velocidad de aproximación: 350 KTS.

b) Elevada altura de lanzamiento: 350 FTS.

c) Gran superficie reflectante, lo que ocasiona que sea fácilmente detectado por el radar enemigo (5 m2 de capacidad).

Las misiones contra objetivos terrestres se realizaron en procedimiento BTR/BOH nocturnos. El ataque BTR nocturno se realizó, ubicando el OM, basándose en el sistema de navegación Doppler, equipamiento que si bien es un buen sistema de navegación, es muy dudoso e impreciso para realizar un bombardeo a ciegas. Los procedimientos BOH Nocturnos, también se realizaron sin apuntar con los sistemas correspondientes por ser de tipo óptico, por carecer de visualización y señalización del blanco.
La ubicación del OM se realizó por medio del sistema de navegación Doppler con apoyo de radar de MLV.

12. Procedimientos operativos aplicados contra la AAa.: Se basó únicamente en detectar el lanzamiento de misiles y Art. Aa. para cambiar entonces los parámetros de dirección, altura y velocidad.

13. Proceso a seguir para la salida de una misión:

a) Las tripulaciones de Alertaefectúan la inspección previa al vuelo de los aviones y se mantienen en espera.

b) Recibida la OF se realiza la planificación de acuerdo al tiempo disponible.

c) Se toma conocimiento de la situación meteorológica y su posible evolución.

d) Se toma conocimiento de la situación y ubicacion del ENO (cuando se dispone de información).

e) Las tripulaciones marchaban a los aviones, abordaban los mismos y ponían en marcha.

f) Hasta este último procedimiento, el resto de las tripulaciones colaboraba activamente en todo lo que fuera necesario para facilitar al personal afectado a la misión a cumplir en todo lo concerniente a la planificación y alistamientos de último momento.

g) Se realizaba el vuelo de acuerdo a lo ya establecido, manteniendo absoluto silencio radioeléctrico y permanentemente atento y en escucha en las frecuencias correspondientes.

h) Saliendo del OM y en la primera oportunidad, fuera de la zona de peligro, se cursaba el informe adelantado de misión.

i) Aterrizado, se deban las novedades de los aviones para ser levantadas en el menor tiempo posible.

j) Se realizaba un escueto informe por escrito, posterior al vuelo, complementado por otro informe oral más detallado a la FAS por teléfono P a P.

k) Tiempos empleados: desde la recepción de la OF: 0100 hs. Desde que se marchaban los aviones: 00:30 hs.

14. Inteligencia aérea: La información fue escasa o nula, en varias oportunidades. No coincidía lo encontrado en una misión con lo informado antes de salir. El Oficial Icia de la Base, desconocía las capacidades del ENO y no brindó el asesoramiento necesario, demostrando grandes deficiencias en lo expresado, no por su culpa, sino por el tipo de trabajo y destino anterior.

15. Cartografía empleada: Carta 1:500.000 y 1:1.000.000 OACI; se considera muy buena.

Es de hacer notar sin embargo que la carta que poseía la FAS brindaba mayores datos que la obrante en esta Base, por lo que era necesario pedir en algunas oportunidades referencias en base a coordenadas para ubicar mejor algunos puntos. Por lo tanto, es preciso que la cartografía obrante en el Dpto Ops. y en la Sala de Pilotos para la ubicación de los OM, o de la propia tropa, sea la misma.

16. Equipamiento y vestuario de todo el personal:

a) Para el personal Militar de los Cuerpos de Apoyo Operativo y Técnico y Logístico, no ha sido el adecuado para la zona de operación de esta Base. Se careció por ejemplo de elementos protectores contra el agua (botas, capas, etc para dotar a todo el personal de la Unidad).

b) Para el personal de Tripulantes: La aptitud de los equipos de antiexposición para los tripulantes es variable, teniendo en cuenta que se proveyeron dos tipos diferentes. El de origen - francés, si bien no hubo oportunidad de evaluarlo en la práctica, se considera que es el que mejor cubre las necesidades dadas las circunstancias. Está confeccionado por material que, mientras no se moja, permite cierta ventilación, y al evaporar la transpiración impide que se humedezcan las prendas interiores. Por otra parte los ajustes de los puños y cuello se adaptaban muy bien. Al poseer pocos cierres relámpagos, y tener buzo enterizo como abrigo, permite el rebatimiento de la pechera y el cuello, siendo de esta forma más cómodo, sobre todo en los momentos de espera, que en algunos casos llegó hasta las 48:00 hs.

Como desventaja carece de guantes y una capucha protectora de la cabeza.

El otro equipo de origen estadounidense no pudo ser evaluado - prácticamente, pero se comprobó que su largo cierre relámpago - se deteriora muy fácilmente, no poseyendo ningún tipo de abrigo interior; la trama de la tela es muy hermética y sin ningún tipo de respiraderos adicionales, que impidan la condensación de la transpiración, por lo que las prendas interiores al poco tiempo de uso se mojan totalmente. Carece de guantes o mitones y de capucha protectora de la cabeza. El cierre en el cuello no es - hermético, dando dudas a su estanqueidad.

En cuanto a la cantidad provista, en principio fueron seis (6) luego se proveyeron cuatro (4) más y a posterior llegaron quince (15) equipos haciendo un total de veinticinco (25), cantidad insuficiente teniendo en cuenta que el personal de Tripulantes (Pilotos y Navegadores) era de treinta y seis (36).

La oportunidad de la provisión fue inadecuada pués las primeras misiones del 01 MAY 82 se cumplieron sin el equipamiento, sólo con el buzo de vuelo; luego se entregaron seis (6) el 04 MAY 82 después (10 MAY 82) cuatro (4) más y a fines de mayo se recibieron los quince (15) restantes.

17. PERSONAL: En lo que respecta al Escuadrón Aéreo se alcanzó el Factor de Planeamiento 2,1. En lo que se refiere al personal asignado al resto de los Servicios,no hubo deficiencias.

18. TERMINAL DE CARGA: Se sugiere que el equipamiento necesario para - este Servicio permita trabajar sin dificultad con cualquier tipo - de aeronave. Es conveniente asignar vehículos apropiados (Ej.;grúas sampi móvil, pallets, escaleras para avión B-707 y Fork-lift y un (1) Dolly.

19. Aspectos de interés no puntualizados más arriba y que hace a las - actividades realizadas:

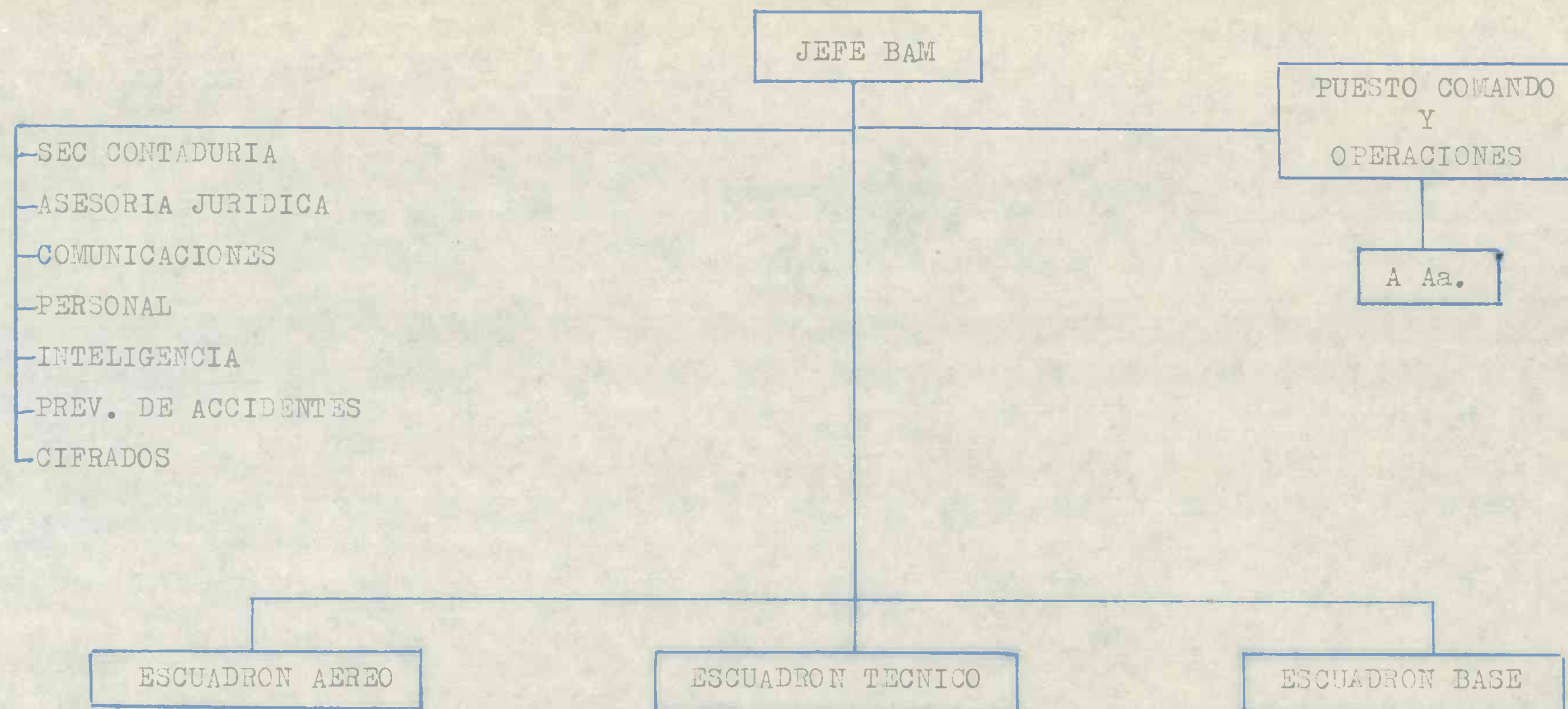
Se sugiere dotar al personal que componen los equipos de carga de bombas, y armado de las mismas de equipos de comunicación tipo HT, para permitirles un rápido enlace entre sí y con corresponsales afectados a esta tarea.(Ej.: Operaciones, Coordinación del Técnico,Abastecimiento de bombas, Planta de Combustible, etc).

Comodoro EDGARDO GUILLERMO CACERES
Jefe BAM "TRE"

ANEXO "ALFA"

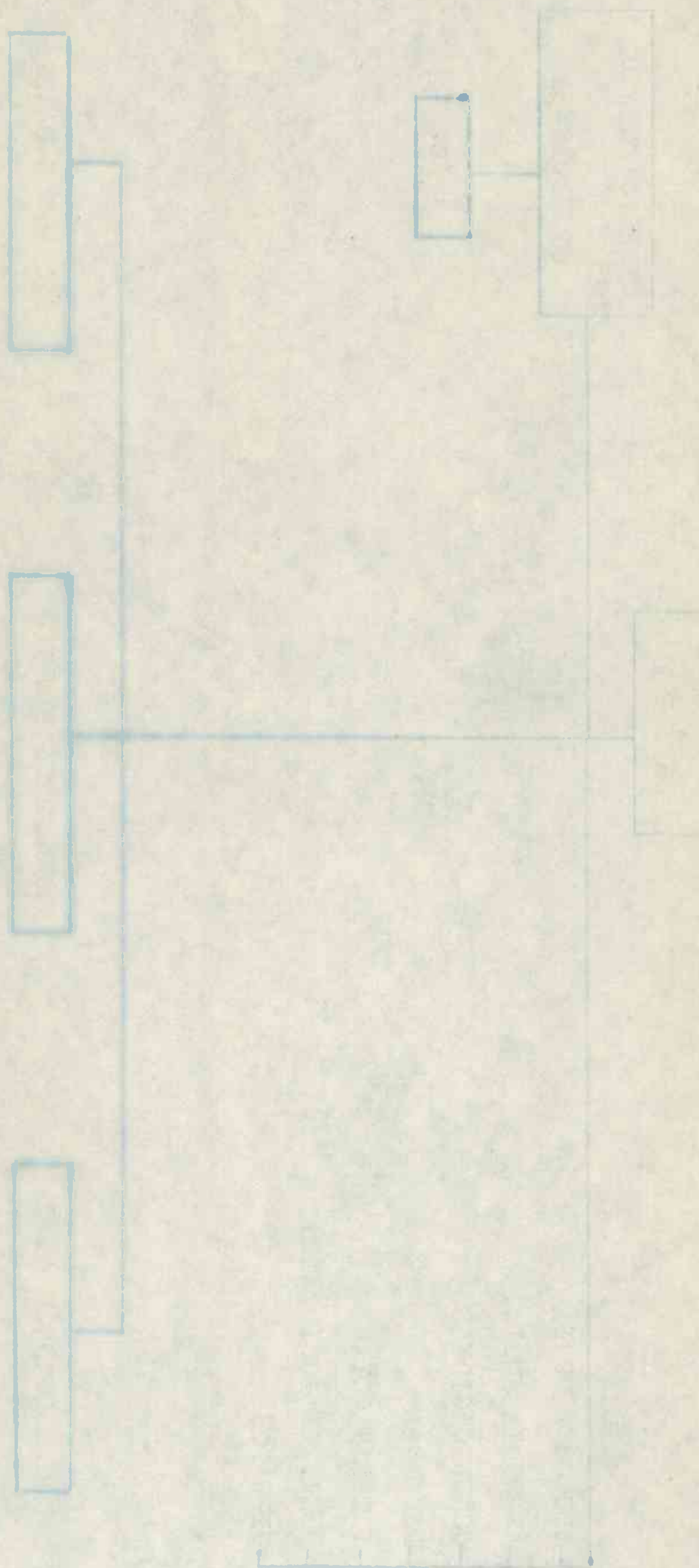
SECRETO

ORGANIGRAMA DE LA BASE AEREA MILITAR "TRELEW"



Comodoro EDGARDO GUILLERMO CACERES
Jefe BAM TRE

SECRETO



ANEXO "BRAVO"

CONTIENE TREINTA Y TRES (33) HOJAS DE MISION DE LA BAM "TRE"

Comodoro EDUARDO GUILLERMO CACERES
Jefe BAM "TRE"

